
MF
16




BIBLIOTHEQUE FNSP
1 253 929


ORDEX
RÉF
C 5

A. Colliez.



# L'abolition de la Course.

M. Funck-Brentano



note 6

[illegible]

Question bien étudiée dans toutes ses formes et dans tous ses détails.

# L'abolition de la Course.

1er Point — Histoire de la course.
2ème Point — L'acte de 1856.
3ème Point — Les conséquences de l'acte de 1856, son application dans l
grandes guerres maritimes de la seconde moitié du
4ème Point — Etat actuel de la question, organisation militaire
des grandes puissances Européennes & américaines;
Conditions de la Guerre maritime moderne perm
t-elles d'observer les dispositions de l'acte de 18
5ème Point. — Conclusion.

---

## Bibliographie.


— Documents diplomatiques du C
de Paris.
— Conventions signées entre les pui
— Articles de Revues (Revue d
Deux Mondes, du droit Internationa
Correspondant, Nouvelle Revue, Rev
Revue Maritime & Coloniale.)

Grotius
Püffendorf
Bynkoershoeck
Vattel
Wheaton
Ortolan
Cauchy
Funck-Brentano-Sorel.
Pradier-Fodéré.
Calvo
Westlake

# L'abolition de la Course.

## Histoire de la Course.

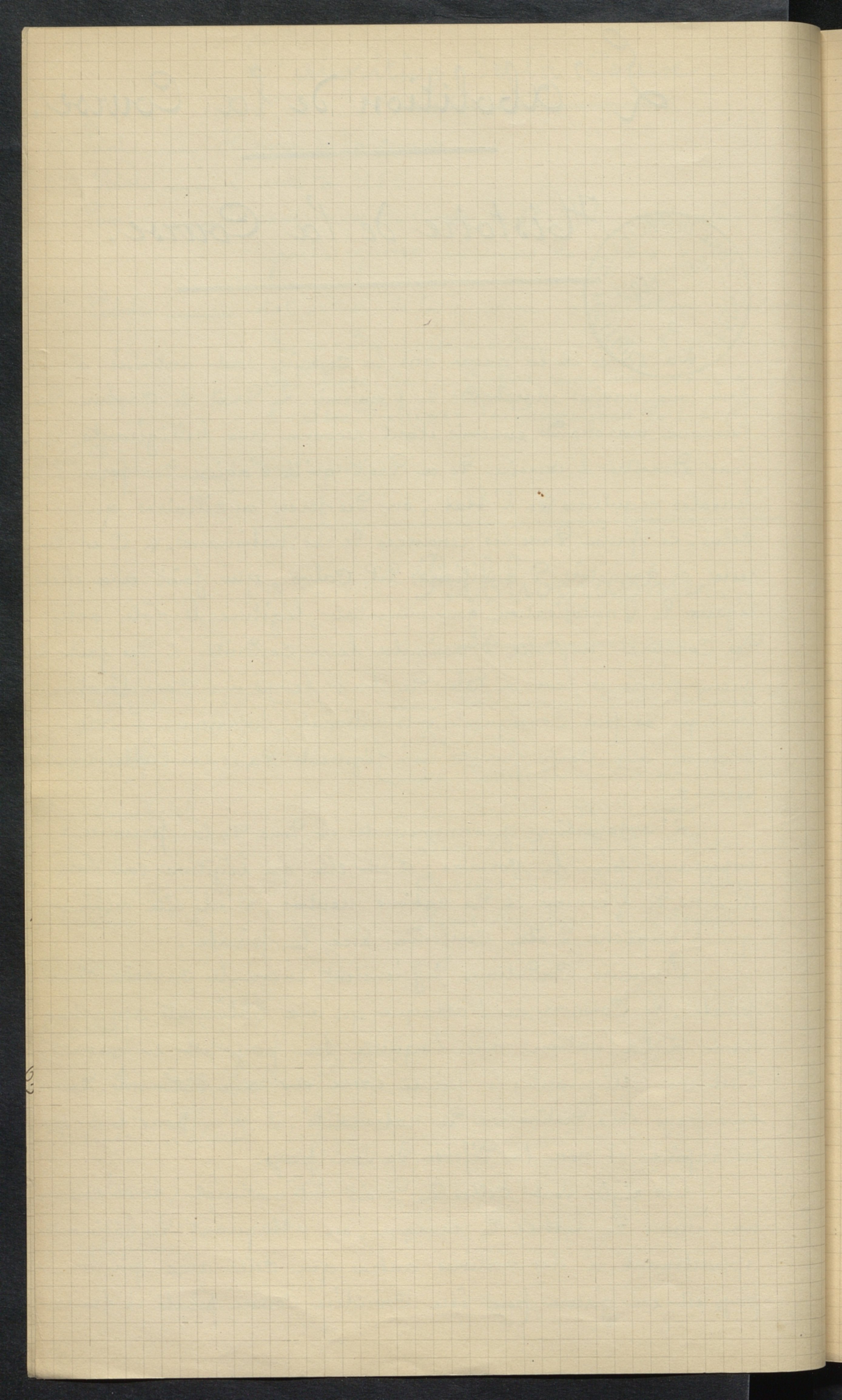


La Course est la guerre que les Corsaires sont autorisés à faire aux navires marchands de l'ennemi. Le droit de capture des vaisseaux marchands ennemis étant reconnu aux belligérants, il faut admettre l'exercice de ce droit qu'il s'agisse des forces navales régulières de l'Etat, ou des forces auxiliaires que celui-ci puise dans les ressources de ses nationaux. « C'est du reste ce caractère d'auxiliaires dit Calvo, qui joint aux effets légaux de l'autorisation gouvernementale, légitime le rôle actif des Corsaires, empêche d'assimiler leur conduite à des faits de guerre privée et leur a valu de tout temps une considération publique et par conséquent internationale, supérieure à celle acquise aux Corps francs qui figurent dans les luttes sur terre ».

L'autorisation gouvernementale est donc de la première importance pour le corsaire, c'est elle qui légitime son rôle vis à vis de l'ennemi et des nations neutres, c'est elle enfin qui l'empêche d'être confondu avec le pirate.

Plusieurs conditions différencient encore le corsaire du pirate. Le Corsaire ne s'attaque qu'aux bâtiments appartenant à la nation avec laquelle son pays est en guerre, c'est un belligérant ; le pirate court sus aux bâtiments de tous pays sans distinction de nationalité, il n'a pour but que la rapine et non la défense de son pays.

Ces règles sont celles du droit international, tout corsaire non muni de lettres de marque, ou attaquant des bâtiments appartenant à des nations autres que celle avec qui son pays est en guerre peut être considéré comme pirate et traité

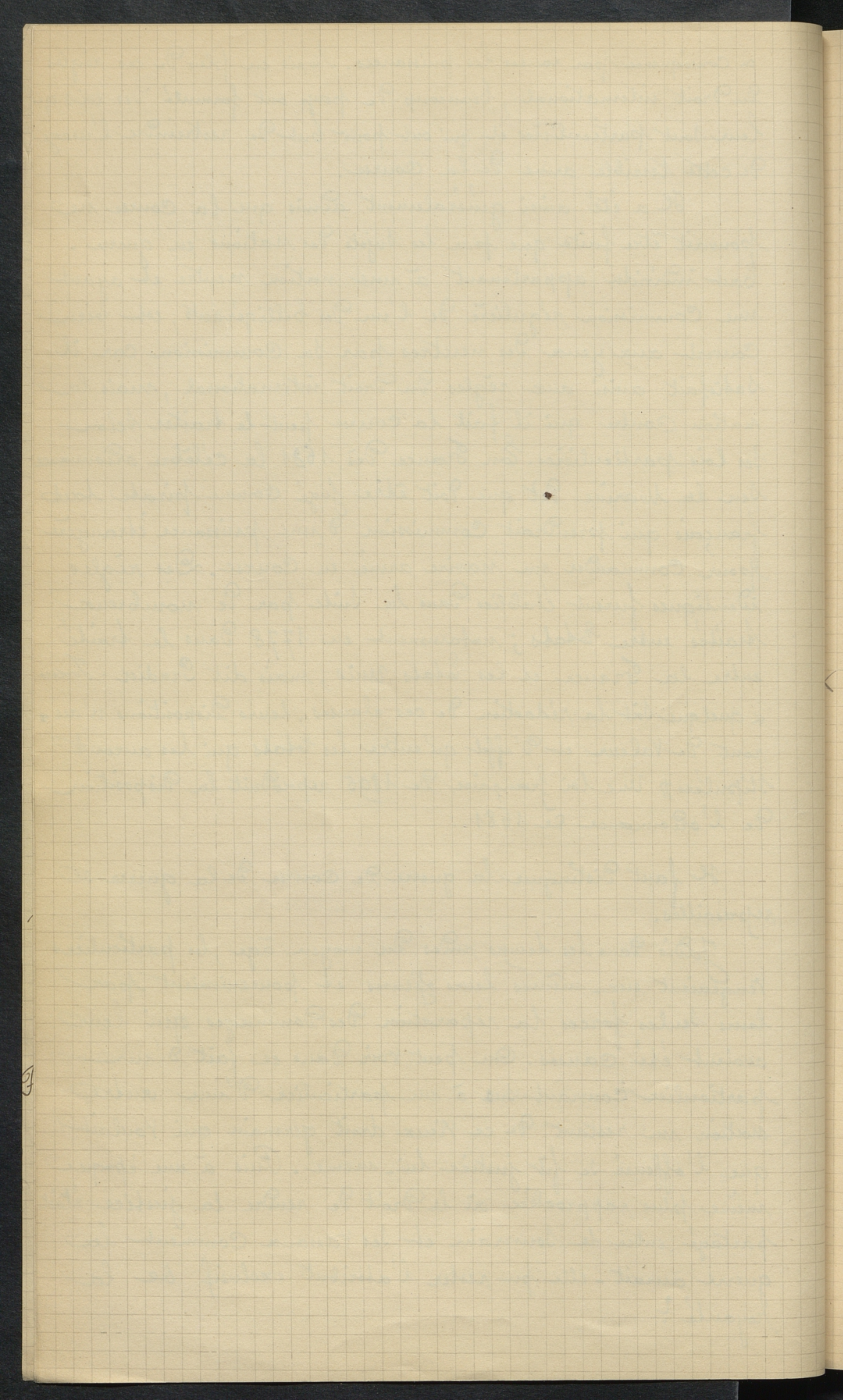


en conséquence par toutes les puissances. Mais en plus de ces règles du droit international, beaucoup de pays ont formulé des lois qui leur sont particulières et qui ont pour but de restreindre l'usage de cette terrible arme de la course.

Il a été ainsi généralement admis que la course ne pouvait être faite que par les sujets des nations en guerre. Tout individu appartenant à une nation neutre et ayant une commission régulière de l'un des belligérants, est bien couvert aux yeux des neutres par sa commission car il satisfait ainsi aux règles du droit international, mais la nation contre qui il fait la course peut le traiter selon ses lois particulières. En France dès 1681 la célèbre ordonnance sur la Marine dit que doit être jugé comme pirate tout français qui prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé en course. Des règles identiques furent établies dans la suite par de nombreux traités entre États ; notamment en 1778 dans le traité entre la France et les États Unis, mais dit Pradier-Fodéré « quelque soit la rédaction de ces clauses, leurs dispositions n'auront de valeur et d'effet qu'entre les États qui les auront stipulées » Une loi française de 1895 reproduit la disposition de l'ordonnance de 1681.

Il faut distinguer la guerre de course de la guerre de représailles.

Jadis dans les temps rudes du moyen âge, les particuliers vengeaient eux-mêmes leurs offenses et poursuivaient par leurs seules forces la réparation des dommages qui leur avaient été causés. On peut voir dans ce fait d'un particulier courant sus à un particulier d'une autre nation un restant de ce vieux droit germain qui voulait que l'offensé se fît justice lui-même. Puis à une époque même plus rapprochée où le droit de rendre la justice était partagé entre le souverain et ses vassaux comment la guerre aurait-elle pu rester l'attribut exclusif de la royauté ?

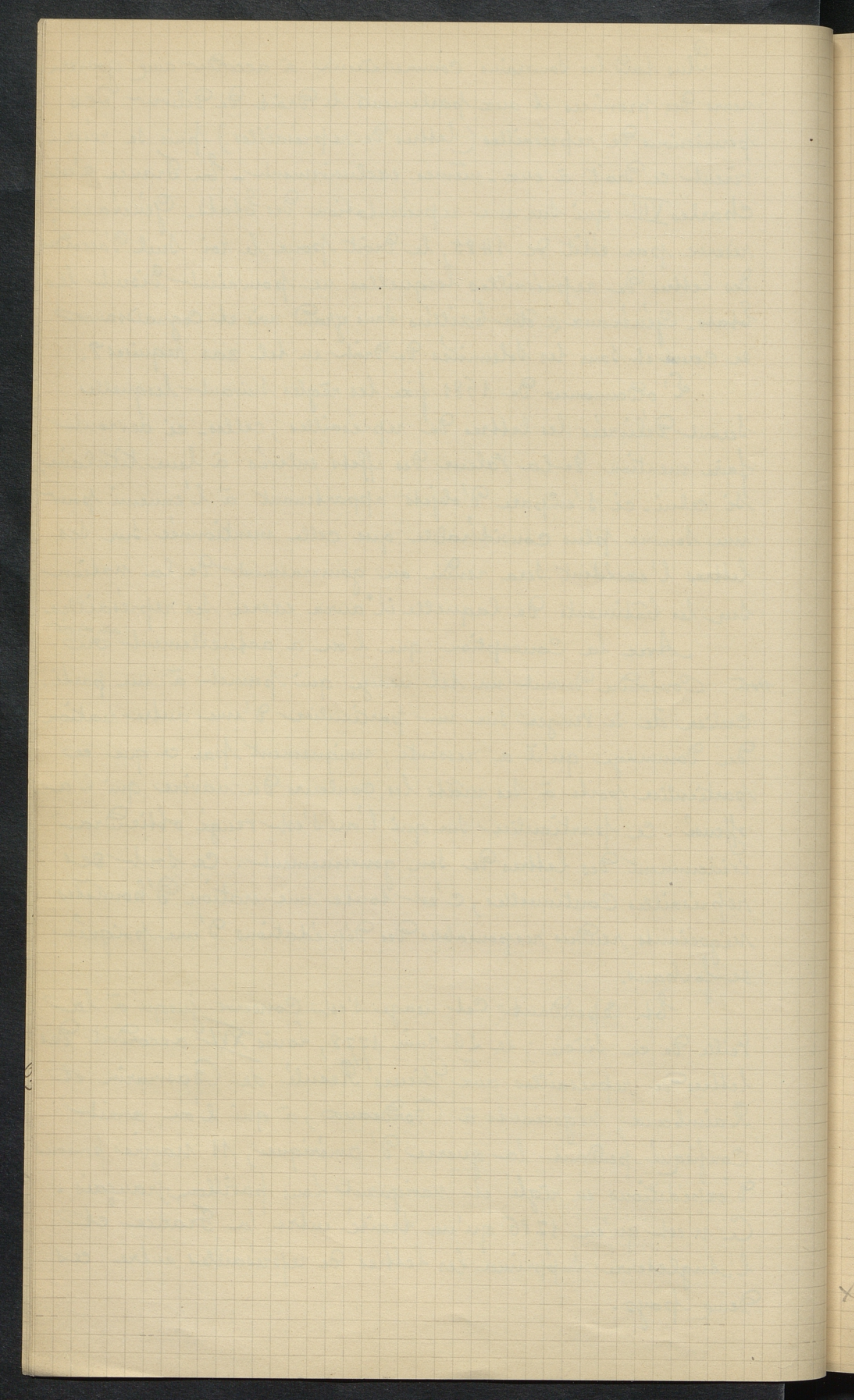


Plus tard les souverains commencèrent à accorder aux gouverneurs des provinces et aux parlements le droit de délivrer des permissions de représailles (lettres de représailles) puis se réservèrent ce droit à eux-mêmes exclusivement. En France c'est Charles VIII qui sur une représentation des Etats-Généraux, réserve par édit de 1485, le droit pour le roi seul d'accorder des lettres de représailles lesquelles ne pouvaient disent les Etats-Généraux « être baillées sans grand avis et cognaissance de cause et sans les solennités de droit en tel cas requises ».

L'ordonnance de 1681 fixe les règles suivant lesquelles seront délivrées les lettres de représailles, celles-ci devront faire mention de la valeur des effets enlevés à leur titulaire, si celui-ci s'empare d'objets appartenant à l'ennemi pour une somme plus considérable que celle mentionnée sur ses lettres l'excédent sera rendu au gouvernement de la nation sur les bâtiments de laquelle il aura exercé ses représailles.

Avec la conception que l'on a actuellement du droit on reste confondu devant un tel usage qui permet à un particulier de se venger sur un particulier d'une autre nation du dommage qu'il a ressenti, uniquement par ce que ce particulier porte à ses mâts les couleurs du navire qui l'a offensé. Ce particulier sur qui l'on s'est vengé obtiendra évidemment des lettres de son gouvernement. Ce sont des représailles continuelles, c'est toute une nation d'honnêtes négociants rendus responsables des déprédations d'une poignée de forbans.

Et cependant cet usage s'est conservé jusqu'à la veille de ce siècle; le 29 Juin 1778, Louis XVI accordait des lettres de représailles aux sieurs Reculé de Basmarin et Raimbaux, négociants à Bordeaux, à qui l'on avait confisqué pendant la guerre d'Amérique, 11 navires pourvus d'expéditions en règle et naviguant sous pavillon français. Ce n'est qu'en 1786 qu'un traité entre la France et l'Angleterre supprima les lettres de représailles entre ces deux pays.

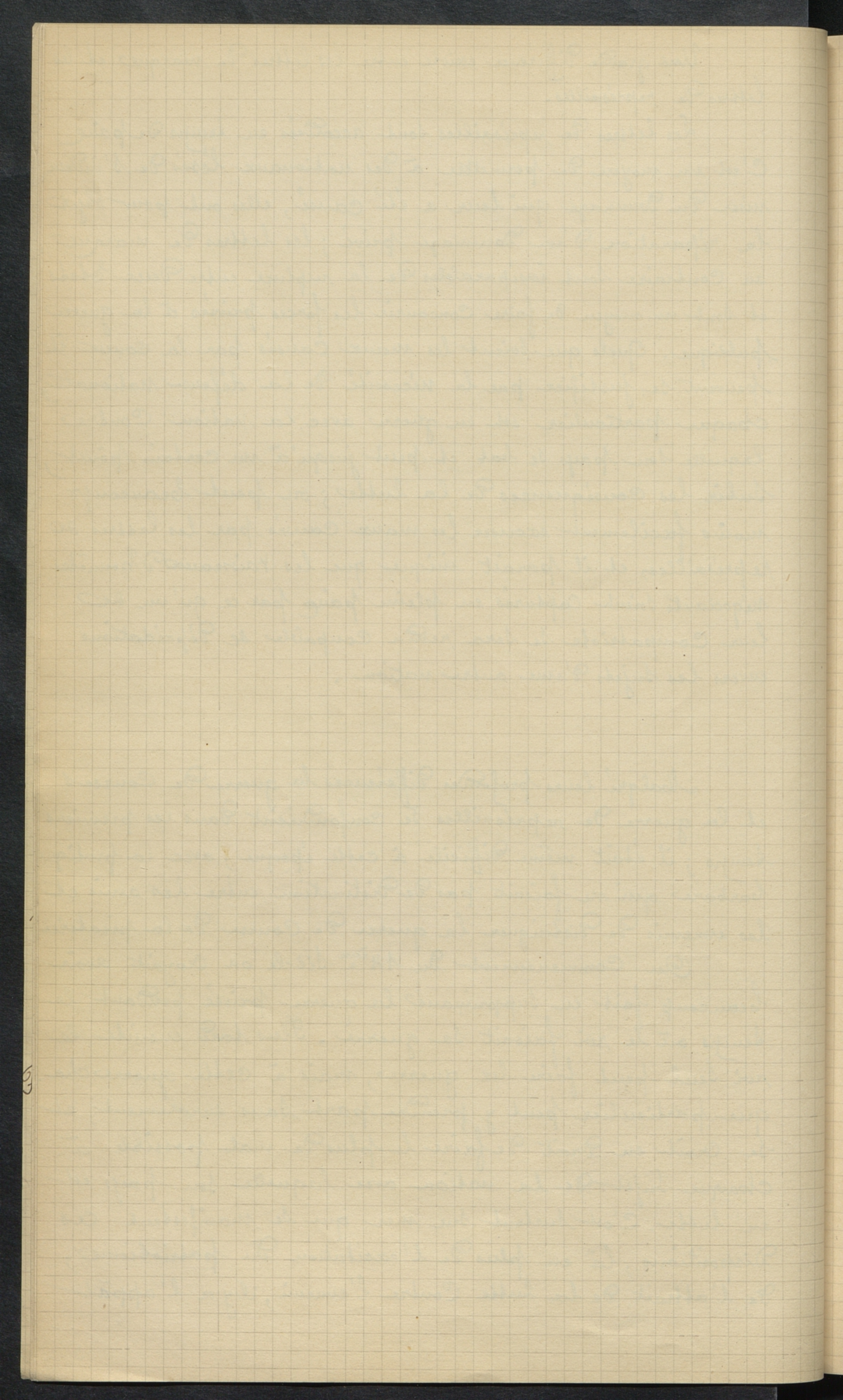


Une grande différence existe entre les lettres de marque et les lettres de représailles.

Les lettres de représailles sont accordées en temps de paix. C'est un moyen de permettre à des nationaux lésés de s'indemniser du dommage qui leur a été causé, elles ont pour objet la réparation d'un dommage privé; les lettres de marque au contraire sont inséparables de la rupture entre deux Etats et sont un moyen de faire concourir les forces privées à la guerre publique. Quels que soient les maux causés par la course ils peuvent se justifier par la nécessité de la défense nationale, chaque particulier est en guerre avec la nation contre laquelle son pays se bat et peut jusqu'à un certain point, subir les conséquences de la lutte; on peut beaucoup moins facilement excuser les maux causés par les lettres de représailles et il paraît inique que les vaisseaux d'honnêtes négociants soient capturés en pleine paix par ce qu'un de leur compatriote se sera rendu coupable de déprédations envers les sujets d'une autre nation.

Malgré leurs profondes différences la guerre de courses et la guerre de représailles se confondirent dans les premiers temps; il était même difficile à cette époque, avec la pratique barbare qui ne faisait pas de distinction entre les amis et les ennemis de distinguer la guerre de course de la piraterie.

Au commencement du 14ème siècle on croyait avoir beaucoup fait en supprimant la guerre privée pendant le temps où le roi faisait sa guerre. Plus tard ensuite le roi seul peut faire la guerre, mais à cette guerre chaque particulier peut y prendre part sans enrolement, et se croit en droit de faire le plus de mal possible à chaque sujet de la nation avec laquelle son pays est en lutte. C'est surtout sur mer que se manifestent ces dispositions, là en plus de l'excitation du patriotisme, de l'attrait de la lutte contre l'ennemi, il y a l'appât



du gain, puis à cette époque aucune règle ne sauvegarde les neutres, aucun tribunal ne juge les prises et l'on peut s'imaginer la nuée d'aventuriers qui sous couleur de patriotisme courraient les mers.

Le premier essai tenté pour régler par un droit fixe les opérations de la guerre maritime, se trouve dans ce monument antique et curieux de jurisprudence, intitulé le Consulat de la Mer. Cette compilation des décisions ou coutumes maritimes a été rédigé vers la fin du 14ème siècle à Barcelone. Ce n'est pas un Code de lois maritimes, rédigé et promulgué par l'autorité législative de plusieurs Etats, mais seulement un résumé des usages et coutumes ayant force de lois dans différentes villes riveraines de la Méditerranée.

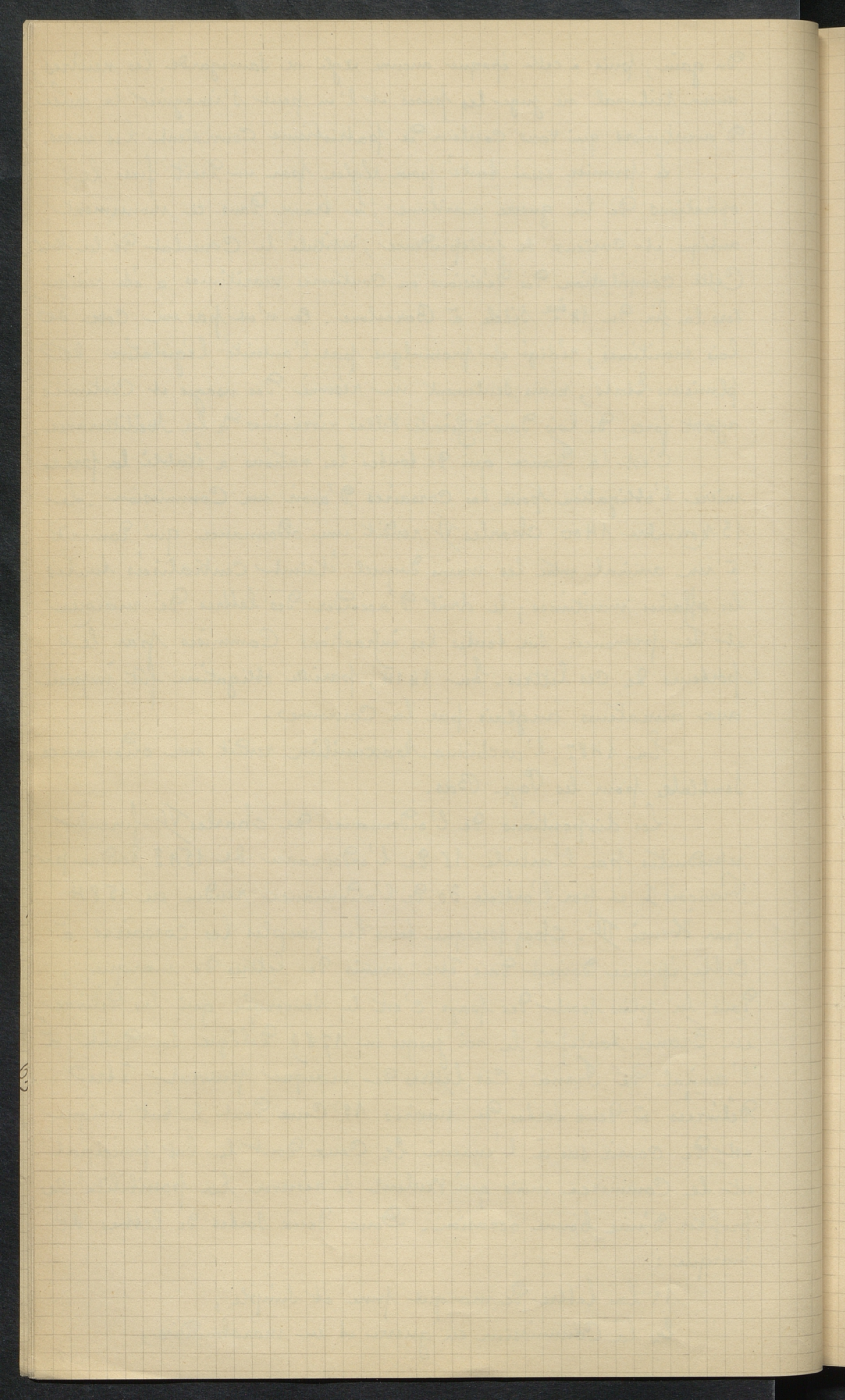
C'est la France qui de toutes les nations a établi la première l'obligation pour les corsaires d'avoir une commission. Le 13 Novembre 1400 Charles VI rendit une ordonnance qui donnait à un amiral entre les mains duquel étaient centralisées toutes les affaires maritimes, le droit d'accorder des lettres de marque et de prononcer sur toutes les infractions commises par les porteurs de ces lettres. En 1414, pareille obligation fût imposée aux armateurs anglais par la Couronne.

En 1487, l'archiduc Maximilien rendit une ordonnance semblable pour les Pays-Bas.

Les dispositions de l'ordonnance de Charles VI furent reproduites par l'article 18 de l'ordonnance de 1543 rendue par François I et par l'article 30 de l'ordonnance rendue en 1584 par Henri III. Chez presque tous les peuples les corsaires à cette époque doivent donc être munis de lettres de marque, dans la plus part des pays c'est le souverain qui les délivre, en France toutefois le roi jusqu'en 1789 délègue son droit à l'amiral de France. Ces lettres de marque peuvent être délivrées à deux sortes de navires 1° Ceux dont le but unique est de courir sus à l'ennemi 2° Ceux dont le but principal est le commerce mais qui veulent se réserver la possibilité de profiter d'une bonne occasion. Donc deux sortes de lettres de marque :

1° la lettre de marque pure et simple,

2° la Commission en guerre et en marchandise,



Il ne faudrait pas voir dans l'obligation imposée aux Corsaires, à cette époque, de se munir de lettres de marque un recul de la Course, une restriction de son principe, c'était simplement une mesure d'honnêteté publique, un moyen d'empêcher des délits trop flagrants. La Course continuait à recevoir les plus grands encouragements et comment pouvait-il en être autrement ? - Au commencement du 16ème siècle les Etats n'avaient pas ou presque pas de flottes militaires comment dès lors ne pas faire servir à l'usage de la guerre les bâtiments de commerce que presque rien ne différençiait des navires de guerre ?

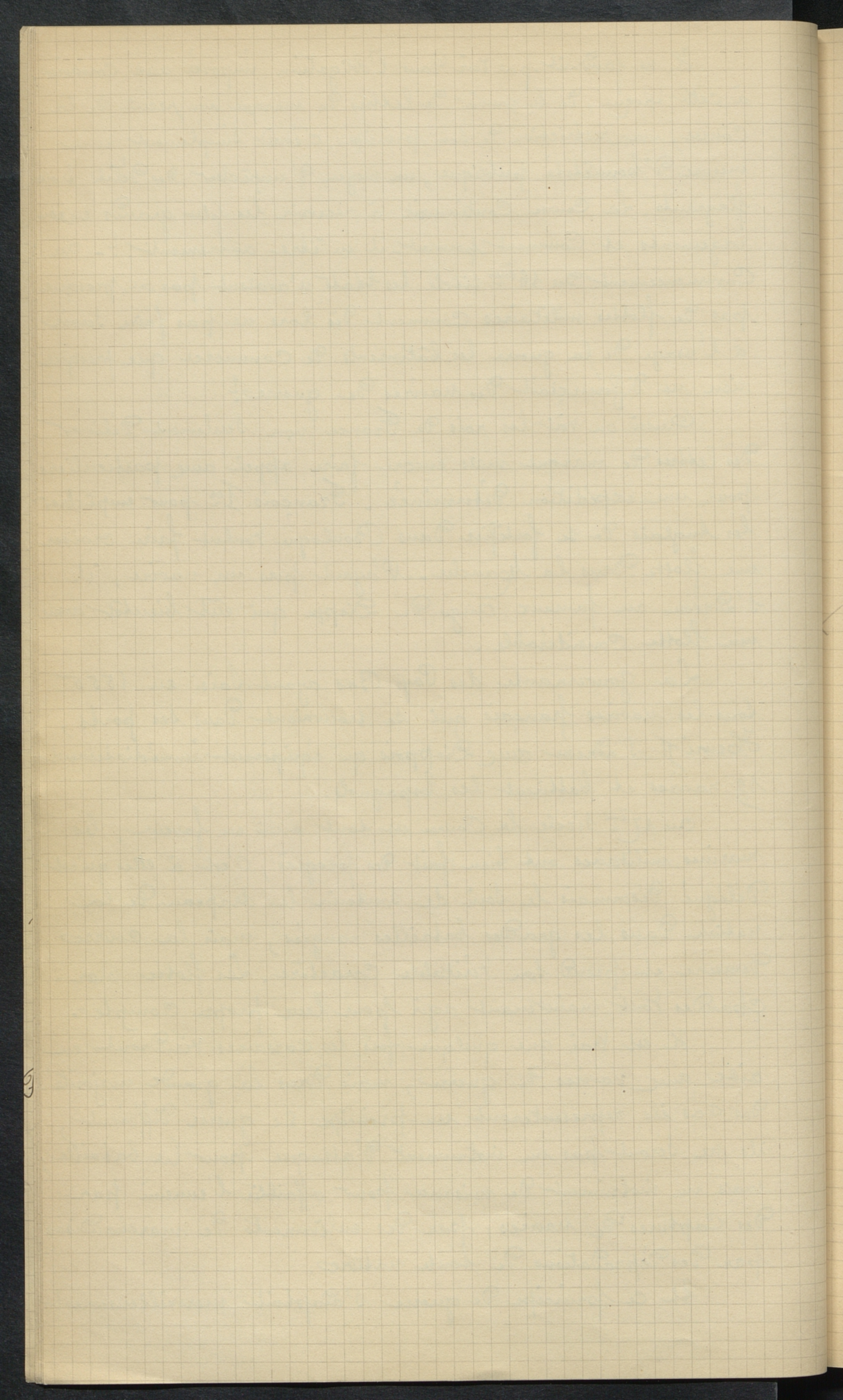
Aussi on voit les rois de France non seulement délivrer des lettres de marque mais encore faire appel aux particuliers pour une expédition déterminée. François Ier pour empêcher les Anglais de se fortifier dans Boulogne voulut faire croiser une flotte dans la Manche. N'ayant pas un navire, il s'adresse au fameux Ango de Dieppe qui eût bientot armé une flotte considérable.

La Gouvernante des Pays Bas ayant saisi en 1555 tous les navires français qui se trouvaient dans ses ports, Henri II s'adresse aux Dieppois qui équipèrent immédiatement 19 navires et battirent les Espagnols.

Au 17ème siècle la Course est tout aussi en faveur ; les marines militaires ont bien fait des progrès, c'est à elles qu'est délégué désormais le soin de soutenir le drapeau de la nation dans les grandes batailles rangées, mais la course demeure et prend son véritable caractère. Les flottes marchandes vont maintenant agir pour leur propre compte.

Il est vrai que quelque fois les corsaires viendront en aide aux navires de guerre, mais dans la grande majorité des cas ils représenteront un principe de guerre différent, ils ne seront pas un instrument d'attaque pour la bataille, mais un instrument de nuisance pour affaiblir l'ennemi par des captures de navires, par des enlèvements de marchandises par des déprédations de toute nature.

Et ce principe de guerre s'adaptait merveilleusement

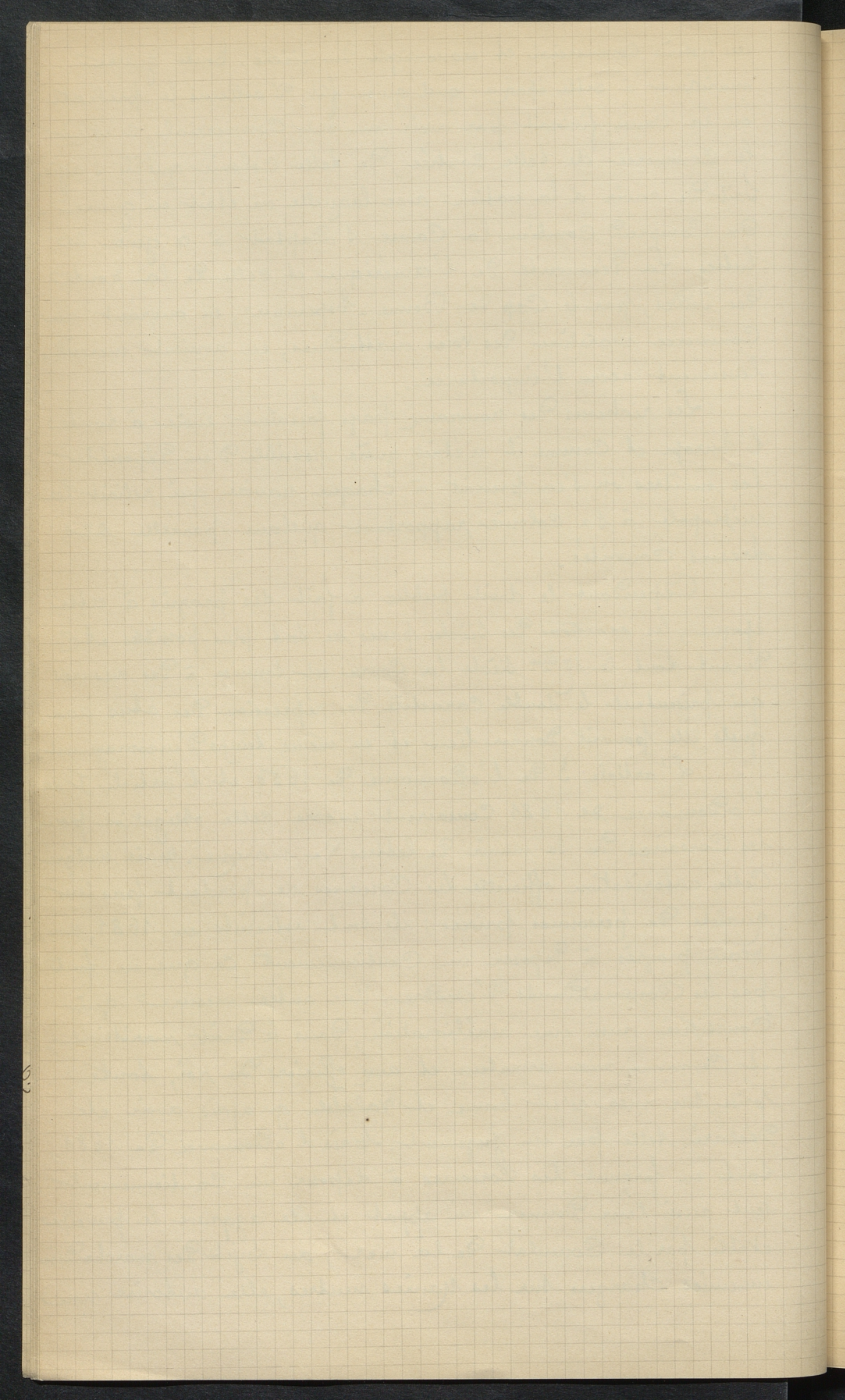


au système commercial et économique du siècle. Toute guerre maritime à cette époque quel qu'en fût d'ailleurs le prétexte ou la cause finissait par avoir un but commercial, c'était le commerce de telle contrée, de telle colonie qu'il s'agissait de ravir à la nation avec laquelle on était en guerre. On comprend combien la course s'adaptait à ce genre de luttes. La découverte de l'amérique et celle de la route des Indes, par le Cap de Bonne-Espérance, en ouvrant au commerce maritime des voies inattendues, en avaient merveilleusement accru l'importance.

Les richesses des nouveaux pays faisaient envie à toute l'Europe et comme il n'était guère possible d'en déposséder les maîtres on s'en prenait à chaque navire qui reliait la métropole à sa colonie rapportant quelque parcelle des trésors convoités.

Cependant le droit public a fait des progrès à cette époque, les exactions des siècles passés ne sont plus possibles et durant tout le 17ème siècle la course est soumise à des mesures qui présentent le double caractère de répression des abus auxquels elle pouvait donner lieu et en même temps d'encouragement.

L'article 3 de l'ordonnance de 1650 et l'article I de l'ordonnance de 1681 consacrent encore cette obligation pour les corsaires de se munir de lettres de marque. Mais malgré cette autorisation officielle les corsaires ne perdent pas leur qualité de personnes privées ; ils sont astreints en 1681, nouveau progrès à déposer un cautionnement ce que ne font pas les commandants d'escadre. Une autre mesure qui constitue aussi une amélioration, dans le droit maritime, et commune aux armateurs et aux officiers du roi, toute prise sur mer n'est bonne et valable qu'après avoir été déclarée telle par un jugement. Mais l'ordonnance de 1681, tout en forçant les corsaires à déposer un cautionnement veut aussi leur donner un appat et elle aggrave le principe établi par le Consulat de la mer, au sujet des marchandises ennemies chargées sur les navires neutres, elle autorise non



seulement la saisie des marchandises mais encore celle du navire.

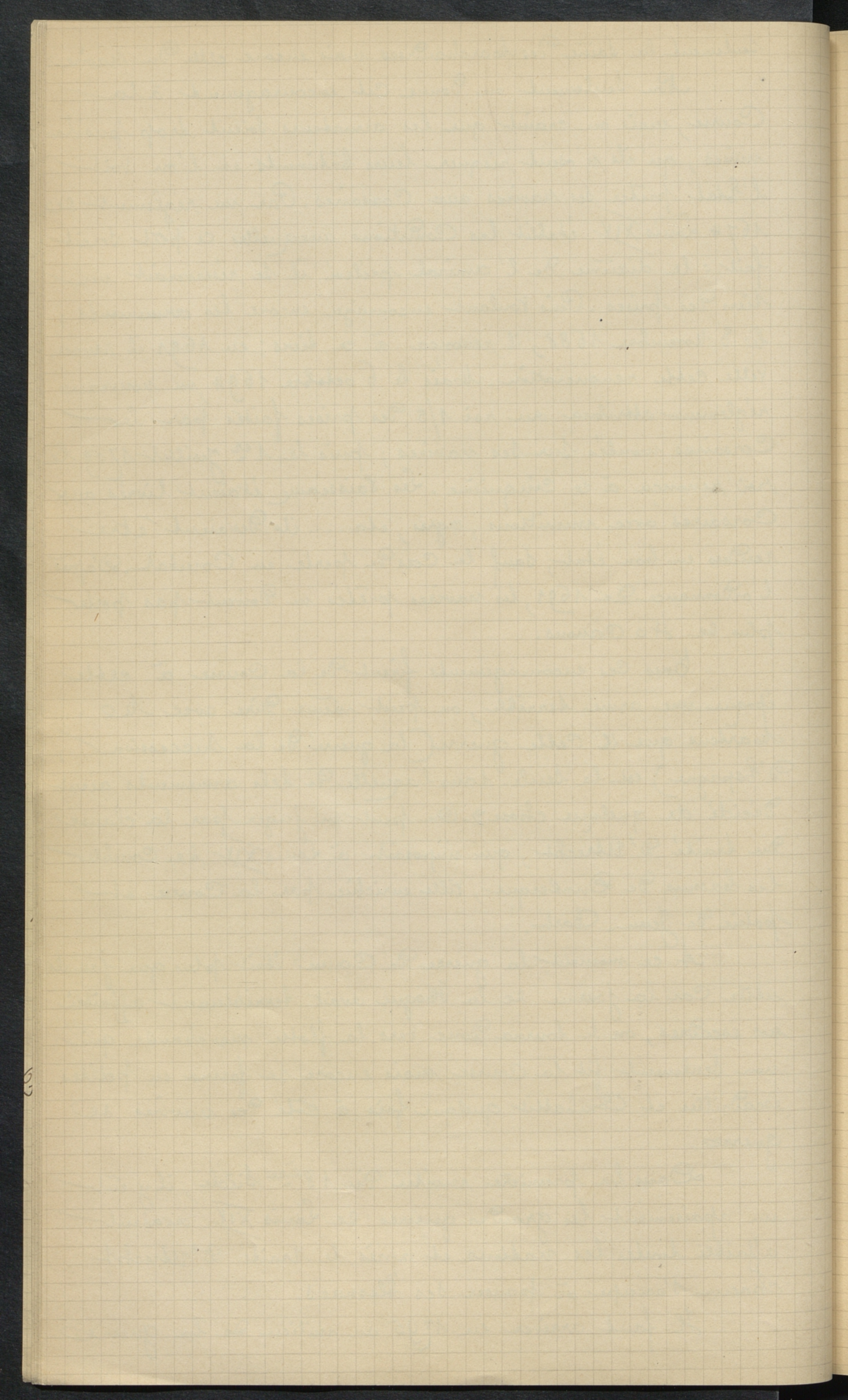
Non seulement on donne cet encouragement à la course, mais on craint que les armateurs soient trop pusillanimes, qu'ils n'osent risquer leurs bâtiments et l'on voit l'État prêter ses navires aux corsaires. Par un règlement de 1674 Louis XIV établit les conditions auxquelles ce prêt serait fait : le dixième de l'amiral prélevé il se réserverait un tiers des prises. Puis voulant encourager encore les armements ; le 8 novembre 1688, il renonça à ce tiers ; en 1691 il renouvelle cette renonciation. Mais le 6 octobre 1694, un nouveau règlement attribua au roi 1/5 des prises faites par les corsaires montés sur ses navires ; puis le 1er juillet 1709 le roi renonça à ce cinquième. Les vaisseaux étaient livrés aux corsaires avec munitions, agrès, etc... ils devaient être rendus en bon état, sauf le cas de perte en combat. D'après l'ordonnance de 1691, les navires prêtés ne doivent pas porter plus de 40 canons.

Tous ces encouragements firent de la course à cette époque une arme terrible, on peut même dire avec Mr. Martens que « Cette guerre (la guerre de la Succession d'Espagne) est la seule dans laquelle de tels armements aient décidé de quelque chose ». On peut en juger par la clause du traité d'Utrecht, qui imposait à Louis XIV de combler les bassins de Dunkerque, ville enrichie par la course et patrie de Jean-Bart.

A ce moment la guerre de course était plus que jamais utile car la journée de la Hogue avait terriblement affaibli nos escadres, on se tourna donc vers la flotte marchande qui non seulement fit la course mais encore se forma en petites escadrilles et combattit quelque fois à côté des navires de guerre.

Dans la première moitié du 18ème siècle, il y eut un apaisement les grandes guerres de Louis XIV avaient affaibli toutes les nations et après le traité d'Utrecht, chacun s'occupe à panser ses blessures.

Il faut arriver en 1795 au milieu de la guerre

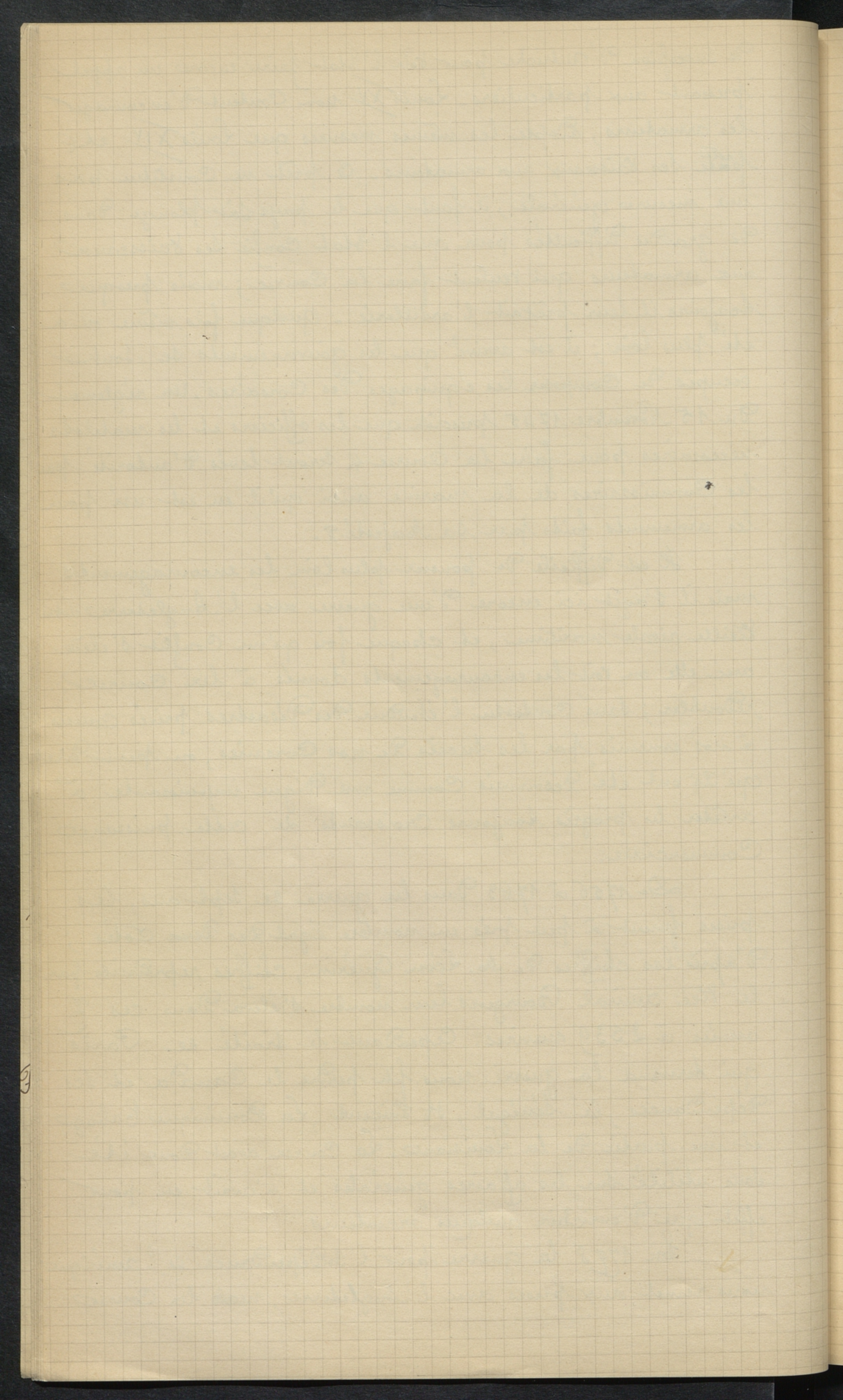


de Succession d'Autriche pour voir l'Etat faire encore un appel pressant aux particuliers. Louis XV non content d'encourager les armateurs, adopte les mêmes mesures que Louis XIV et prête ses vaisseaux aux armateurs. Ce prêt ne constitue pas une mesure générale, il faut que le pays soit plongé dans de grandes difficultés pour que l'Etat confie ses vaisseaux aux armateurs qui veulent faire la course; mais presque toujours il leur prêtait l'artillerie. Quelque fois même on a été plus loin; il est arrivé que les gouvernements se sont occupés de composer les équipages des corsaires. Un règlement du 15 Novembre 1745 prescrit que les officiers et les matelots nécessaires pour faire la course « seront levés d'autorité par les commissaires de la marine ainsi qu'il en est usé pour les armements faits par sa Majesté ».

Il est difficile de pousser plus loin les encouragements mais il s'agit ici encore d'une guerre avec l'Angleterre notre vieille rivale maritime, et chaque fois qu'un conflit s'élève avec elle on voit les encouragements donnés à la course redoubler; sans contester l'étendue des désastres privés causés à nos ennemis par les succès de nos corsaires, on peut dire qu'ils ont été désormais comme une digue impuissante à arrêter les progrès toujours croissants de cette puissance commerciale.

De 1756 à 1763 dans la guerre de sept ans, les prises furent à peu près en nombre égal des deux côtés; d'après les chiffres de M. Léon Guérin, chiffres reproduits par le vice amiral Bourgeois leur nombre s'éleva dans ces 7 années à 2539 navires. Cependant le traité de Paris qui termina la guerre nous fit perdre le Canada et ses dépendances, le Sénégal, St Vincent, La Dominique Tabago et une partie de la Louisiane. La course avait donc été sans utilité sur les affaires générales et n'avait eu pour effet que d'enrichir quelques armateurs.

En 1778 la guerre pour l'Indépendance de l'Amérique nous remet aux prises avec l'Angleterre, mais la course

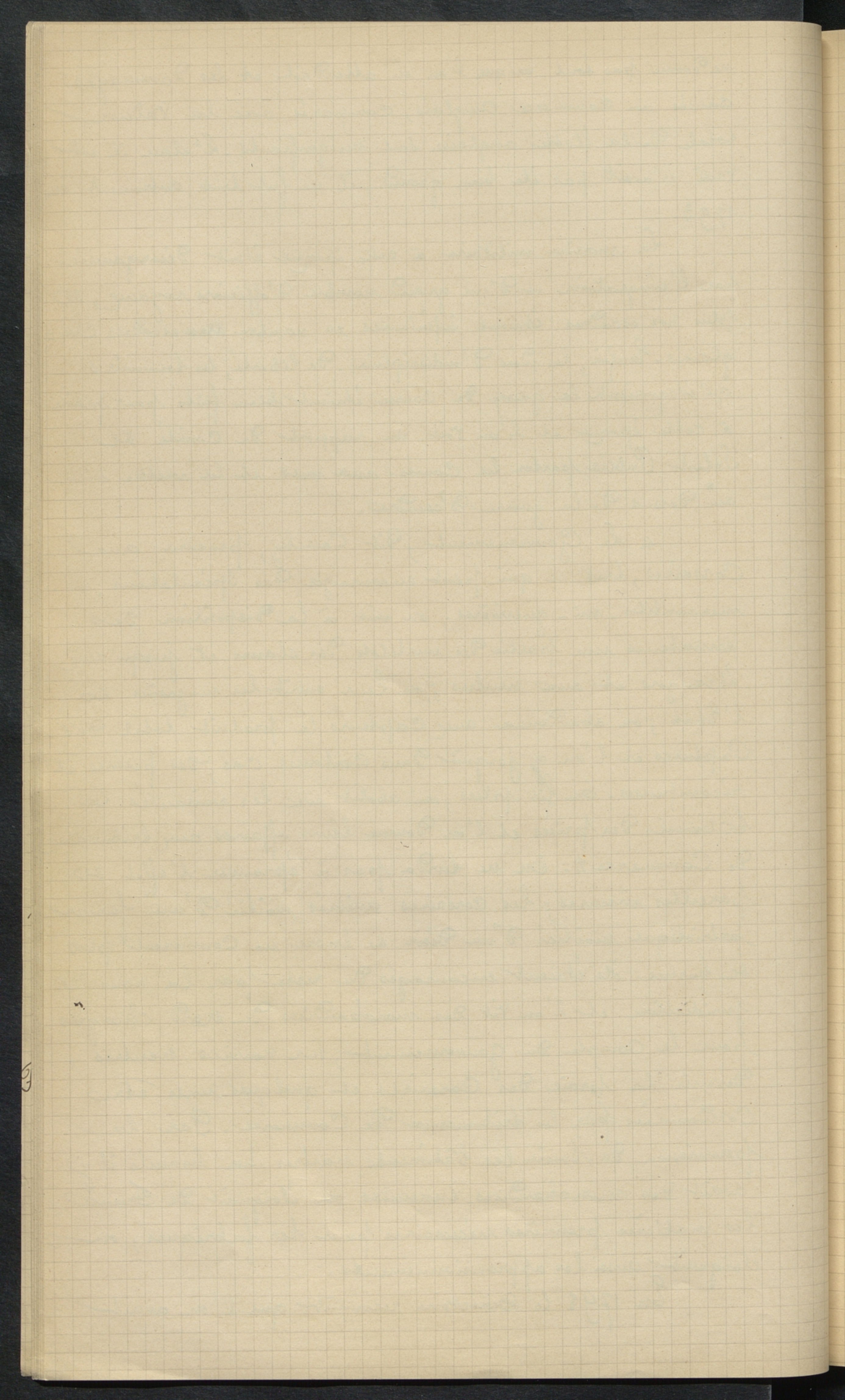


ne donne pas tout ce que l'on en attendait et les dommages causés au commerce anglais, comparés avec la valeur totale de la flotte anglaise sont insignifiants. L'élan il est vrai n'avait pas été bien grand, il en fut tout autrement en 1793.

La marine militaire à cette époque était désorganisée par l'émigration et d'un grand nombre d'officiers royaux, de plus nos escadres étaient inférieures en nombre aux escadres anglaises. Enfin, les idées d'indiscipline, de liberté, les souvenirs qu'évoquaient la guerre de course étaient bien faits pour plaire à cette époque et l'on voit un rapport du Comité de Salut Public porter la course aux nues et la mettre bien au dessus de la guerre d'escadre.

« Le Gouvernement, dit Cauchy, procura aux corsaires, tout ce qui peut encourager des spéculations, mi-mercantiles, mi-guerrières, on mit à la disposition des armateurs une partie des matelots des classes et jusqu'aux étrangers et aux neutres; on leur ouvrit les magasins de l'État; on abandonna aux capteurs le produit total des captures et l'on y joignit dans certains cas, des primes et récompenses. On fit plus, on abolit avec les amirautés le tribunal des prises et l'on donna leurs affaires aux tribunaux de commerce ». On ne tarda pas à éprouver l'effet de pareilles mesures; les corsaires animés moitié d'une fureur patriotique moitié d'un désir de lucre ne connurent plus de bornes. Ils étaient encouragés du reste par la nouvelle juridiction et l'on vit des marchandises du Nord, chargées pour le compte du gouvernement, sur navires neutres, devenir la proie des corsaires et quelques unes être condamnées par les tribunaux de commerce. Par la permission de saisir les bâtiments neutres sur lesquels il y avait des marchandises ennemies on éloignait de France les matières premières nécessaires pour les fabriques, on éloignait aussi les approvisionnements.

En 1798 le Directoire reconnut que l'on avait



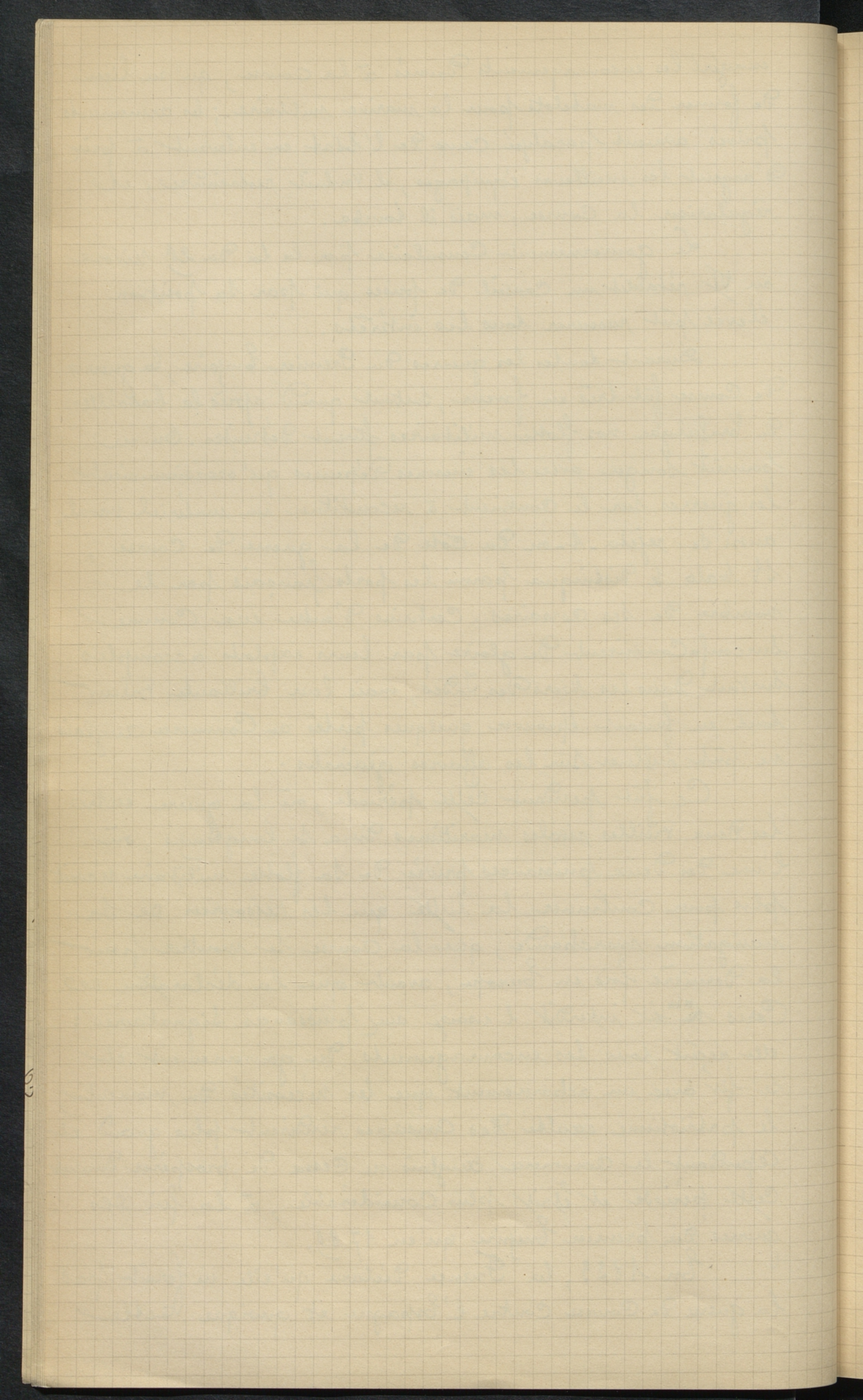
exagéré les encouragements donnés à la course, qu'au lieu de former des matelots pour la marine militaire ; les armements privés avaient paralysé ceux de l'Etat en enlevant à prix d'argent les meilleurs équipages, il voulait restreindre, et régulariser la Course, mais il tomba.

Le gouvernement Consulaire par la loi du 29 Nivose an VI rétablit un conseil de prises qui par sa position élevée put rassurer tous les intérêts.

Durant toutes les guerres du Premier Empire, la guerre de Course fût très en faveur, surtout quand après la bataille de Trafalgar nos flottes militaires furent détruites. On ne pouvait songer avec les énormes dépenses qu'occasionnaient les guerres sur le continent à reconstituer un matériel naval, aussi se rejeta-t-on du côté de la guerre de course, St Malo se distingua parmi les ports français par le nombre de ses corsaires. Certains d'entre eux comme Surcouf se couvrirent de gloire par leurs exploits accomplis surtout dans les Mers des Indes, mais leur brillante valeur tout en faisant éprouver quelques pertes au Commerce anglais ne pût influer sur les affaires générales.

Ce fût pendant cette période, où la guerre entre les deux vieilles rivales maritimes dura si longtemps, où l'une des deux puissances privée de sa flotte militaire n'avait plus pour continuer la lutte que les ressources de sa navigation marchande, que la course se montra pour la dernière fois en Europe, avant que la déclaration de Paris n'en ait interdit l'usage aux puissances signataires ; elle reçut tous les encouragements du gouvernement et se fit avec un acharnement que les nécessités du moment le patriotisme exalté des corsaires rendirent plus grand et cependant le commerce anglais ne cessa de prospérer durant cette période et était plus considérable, à la fin des guerres du premier Empire qu'en 1789.

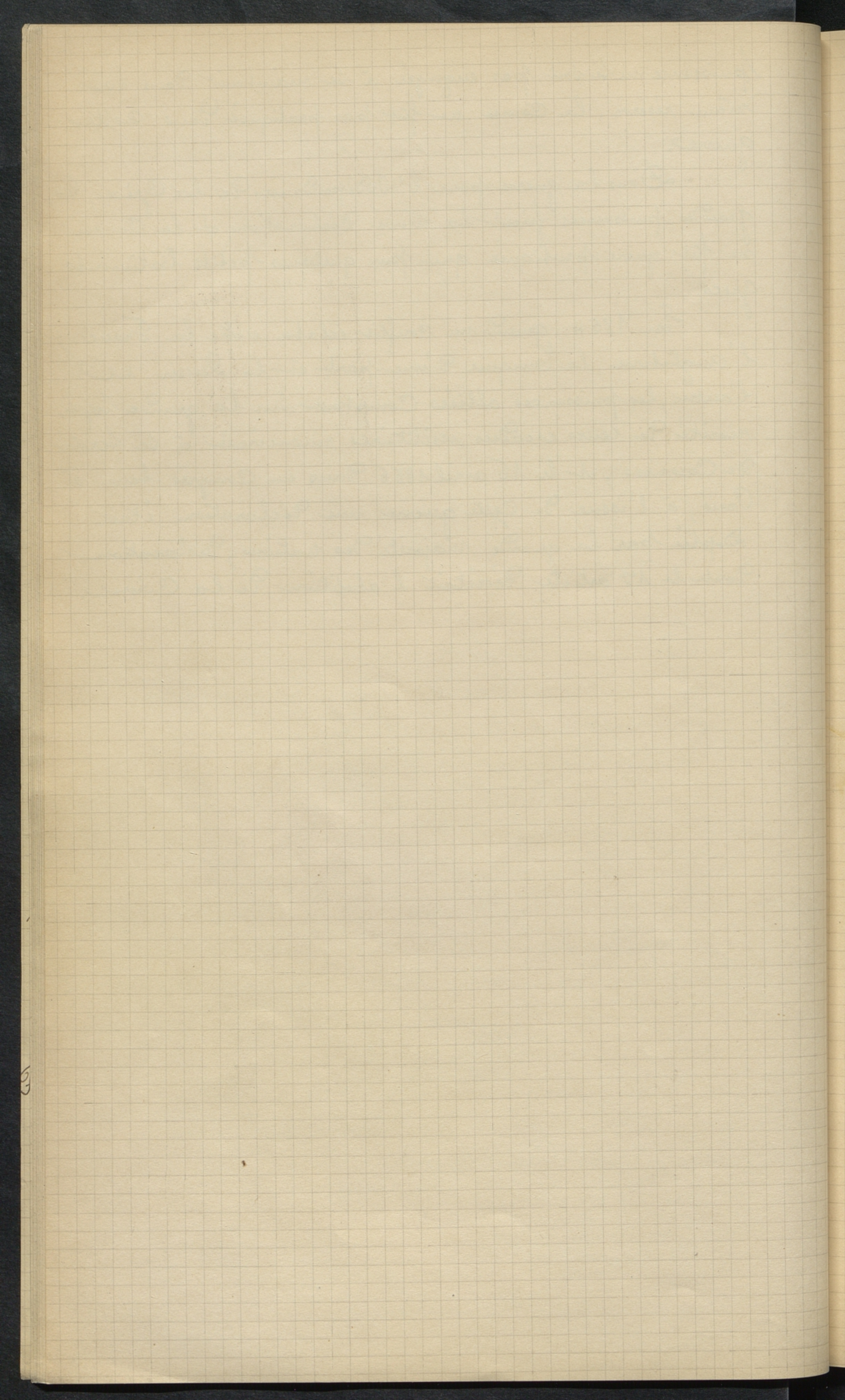
En 1823, la France déclara qu'elle ne ferait pas la guerre de Course contre l'Espagne et quoique cette



puissance ne se soit pas engagée à se maintenir dans la même réserve, la Course ne fût pas pratiquée dans cette guerre.

Dans la guerre pour l'Indépendance de la Grèce, les grandes puissances firent la même déclaration et la Course ne fût guère pratiquée que par quelques petits bâtiments grecs.

En 1854, quand un conflit éclata entre la France, l'angleterre, la Turquie d'une part et la Russie de l'autre, les puissances alliées comptant sur la grande supé-riorité de leurs escadres militaires renoncèrent à se servir de Corsaires, et le 16 avril 1856 dans un Congrès tenu à Paris, à l'issue de cette guerre une déclaration était adoptée par la grande majorité des nations, déclaration dont le 1er article décrétait l'abolition de la Course.



# La Déclaration de 1856.

La déclaration de Paris n'est pas la première tentative pour l'abolition de la course. Il a fallu du temps pour que l'idée fît son chemin, séduisît d'abord les penseurs et les philosophes, fût répandue par eux dans la foule et enfin convainquît les gouvernements qui s'en étaient longtemps défendus en invoquant la raison d'état.

Aux 14ème, 15ème, 16ème siècle la course apparaît aux yeux de tous les publicistes comme une institution naturelle, comme la conséquence de la guerre ; un conflit s'étant élevé entre deux nations les sujets de chacune d'elles ont le droit de faire aux sujets de l'autre le plus de mal possible. Petit à petit cependant on sentit les maux qu'occasionnait la course, on s'aperçut que si quelque fois le coeur d'un héros battait sous la casaque d'un corsaire c'était le plus souvent l'esprit de lucre qui poussait les aventuriers à courir les mers.

Le premier, Grotius reproche aux corsaires de commettre des déprédations ; la course cependant a encore de vigoureux défenseurs et 50 ans plus tard Valin au nom de la raison d'Etat traite de mauvais citoyens tous ceux qui l'attaquent.

C'est en 1675 qu'eût lieu la première tentative pour l'abolition de la course. Le roi de Suède et les Etats-Généraux des Provinces-Unies conclurent un traité où les deux peuples s'engageaient, si la guerre venait à éclater ~~entre~~ eux, à ne pas délivrer de lettres de marque.

Mais quelque temps après la signature du traité, un conflit ayant éclaté entre les parties contractantes ; elles furent entraînées par la force des choses, violèrent leurs engagements et délivrèrent plus que jamais des lettres de marque.

A la conclusion de la paix en 1779, elles furent obligées

dans le traité qui termina la guerre de reconnaître la violation de la Convention de 1675 et de régler les dommages causés par leurs corsaires.

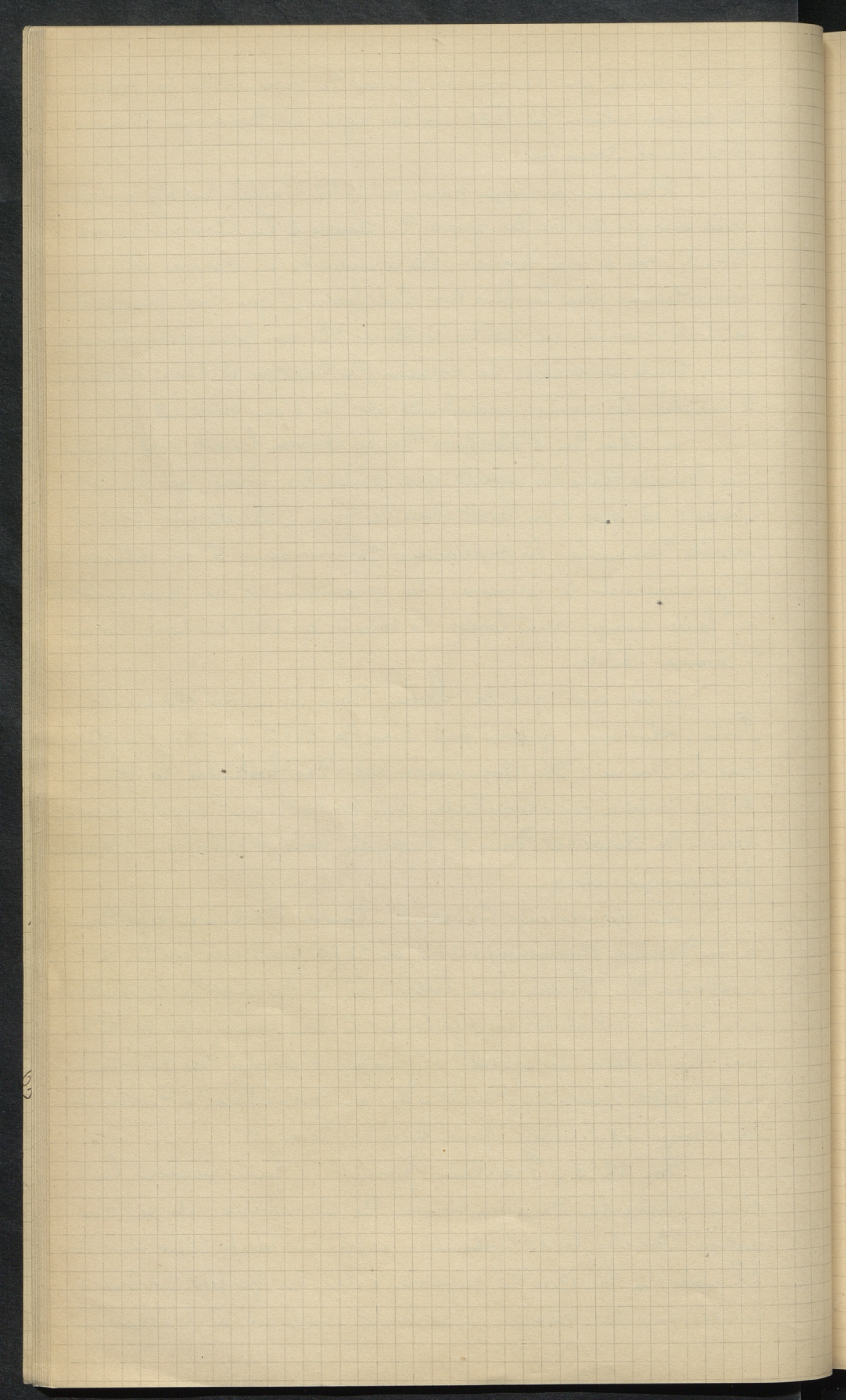
Dans un ouvrage paru en 1748 l'abbé Mably protesta avec énergie contre la guerre de course « Les commerçants, dit-il, voient avec horreur les armements en course et ils apprendront avec la plus vive satisfaction que les puissances se sont promis, en cas de rupture, de ne plus permettre à leurs sujets le métier de corsaire, de défendre à leurs vaisseaux d'insulter les navires marchands et de s'en saisir. »

L'idée de l'abolition de la course faisait certainement des progrès dans les esprits par suite des maux qu'elle causait et que l'on avait sous les yeux; cependant si les esprits distingués, les publicistes commencent à en attaquer vigoureusement le principe; les gouvernements ne renoncent à en faire usage que lorsqu'ils voient qu'elle ne leur serait d'aucune utilité.

C'est ainsi que la Russie dans sa guerre contre la Porte-Ottomane, guerre qui dura de 1767 à 1774, n'employa pas la course. Au commencement des hostilités le prince Orloff publia un manifeste qui portait: « N'ayant aucun besoin de corsaires dans l'archipel nous n'entendons pas en faire usage.. etc ».

Le mouvement contre la course commence cependant à se dessiner vigoureusement: en 1780 Galliani écrit à Catherine de Russie une lettre où il la supplie de prendre une noble initiative en ajoutant à son manifeste de 1780 une déclaration abrogeant à jamais l'emploi des corsaires. « De cette manière, disait-il, on parviendra à détruire un usage intolérable pour tous les Etats. »

En 1785, Franklin parvint à faire insérer la clause suivante dans un traité de commerce et de navigation conclu le 10 septembre entre les Etats Unis et la Russie: « En cas de rupture entre les parties contractantes tous les navires marchands employés à l'échange



des produits de différents endroits et par conséquent destinés à faciliter et à accroître les nécessités, les commodités, et les douceurs de la vie passeront librement sans être inquiétés. »

Cependant lors du renouvellement de ce traité en 1799 cette clause ne fut pas rappelée.

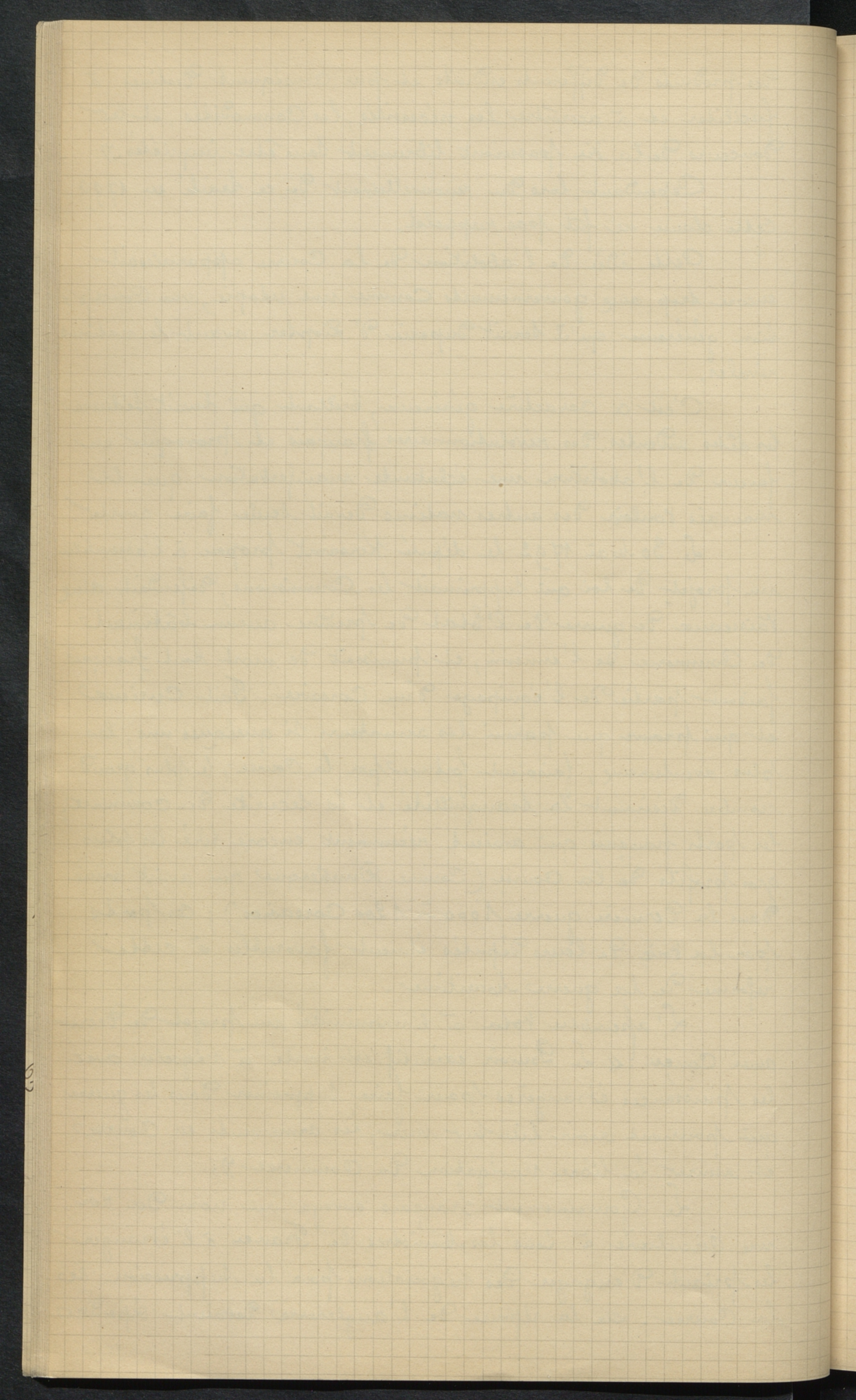
Cette idée de l'abolition de la Course apparaissait encore trop aux gouvernements comme une utopie, une conception généreuse qu'il serait duperie d'adopter avant les nations rivales.

C'est ce caractère généreux, brillant qui devait séduire les têtes ardentes des révolutionnaires français et provoquer en faveur de l'abolition une éclatante manifestation que le mauvais vouloir des autres nations devait seule faire avorter.

Le 30 Mai 1792 le député Kersaint propose à l'assemblée un projet de loi qui supprimait les commissions, défendait aux vaisseaux de guerre de l'Etat de prendre aucun bâtiment de commerce de l'ennemi, et punissait de mort tout français faisant partie de l'équipage d'un Corsaire. Fait curieux et qui prouve que parmi les armateurs si quelques uns, les plus aventureux, faisaient fortune par la Course, le plus grand nombre désiraient la tranquillité et la sécurité du commerce, les ports français qui avaient récemment encore tiré les plus gros profits de la Course (comme Dunkerque qui avait armé dans la dernière guerre 1000 à 1200 Corsaires); ces ports par la voix de leurs députés étaient favorables à cette réforme de la guerre Maritime.

L'assemblée vota à l'unanimité un projet de décret ainsi conçu : « Le Pouvoir exécutif est invité à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer dans les guerres qui pourront avoir lieu sur mer, les armements en Course et assurer la libre navigation du Commerce ».

Le Gouvernement français envoya au nom du roi, une circulaire à tous les Ministres de France à l'étranger les priant d'engager des négociations pour la suppression de la Course. De la réponse de l'angleterre devaient dépendre



celles de plusieurs autres Grands-Etats Européens-Lord Granville n'en fit aucune.

Jefferson, Secrétaire d'Etat, du Président Washington, répondit au nom des Etats-Unis qu'il était prêt à négocier sur l'abolition de la Course et même « sur d'autres principes tendant à diminuer les occasions et les calamités de la guerre » le Gouvernement des Etats Unis demandait cependant que la question fût jointe à celle du nouveau traité de commerce qu'il avait alors à coeur d'obtenir.

La Toscane et Gênes, le Portugal et le Danemark se montrèrent, en principe favorables au voeu de la France. Naples faisait observer « que dans les Etats Napolitains le fait s'accordait avec le principe, car jamais les ports Napolitains n'avaient armé de corsaires ».

Les Sénats de Hambourg et de Lubeck témoignaient au roi leur plus vive reconnaissance pour son initiative et prenaient l'engagement formel de ne pas armer en course contre la France.

L'Assemblée législative au reçu de ces réponses vota une motion qui déclarait que la course était abolie dans les guerres contre les villes hanséatiques.

L'année suivante la guerre éclata avec l'angleterre, nous avons énuméré, tous les encouragements que le Gouvernement français donna aux corsaires, certaines mesures telles que la permission de saisir les navires neutres, transportant les marchandises ennemies, ramenaient le droit maritime à l'état où l'avait fixé l'ordonnance de 1681, c'était un retour de plus de cent ans en arrière. Ce n'est qu'un quart de siècle plus tard, quand les grandes luttes qu'avaient amenées la Révolution française furent apaisées, que les esprits cherchèrent à améliorer le droit maritime et à provoquer une entente entre les puissances.

En 1823, la France ayant déclaré qu'elle ne ferait pas la course dans sa guerre contre l'Espagne; le Président Monroë, profita de l'occasion pour faire une manifestation

d'une bien plus grande portée. Son dessein était d'amener l'angleterre elle-même à négocier avec la Russie, les Etats-Unis et la France, une déclaration de principes qui aurait embrassé dans leur ensemble tous les droits des belligérants et des neutres, en cas de guerre maritime. Voici le passage qui se rapporte à l'abolition de la Course : « Aucune des parties contractantes n'autorisera ses vaisseaux de guerre à capturer ou à détruire les navires de commerce et de transport, ni n'accordera ou ne publiera aucune commission à aucun vaisseau de particulier, armé en course, pour lui donner le droit de saisir ou de détruire les navires de transport, ni d'interrompre leur commerce ».

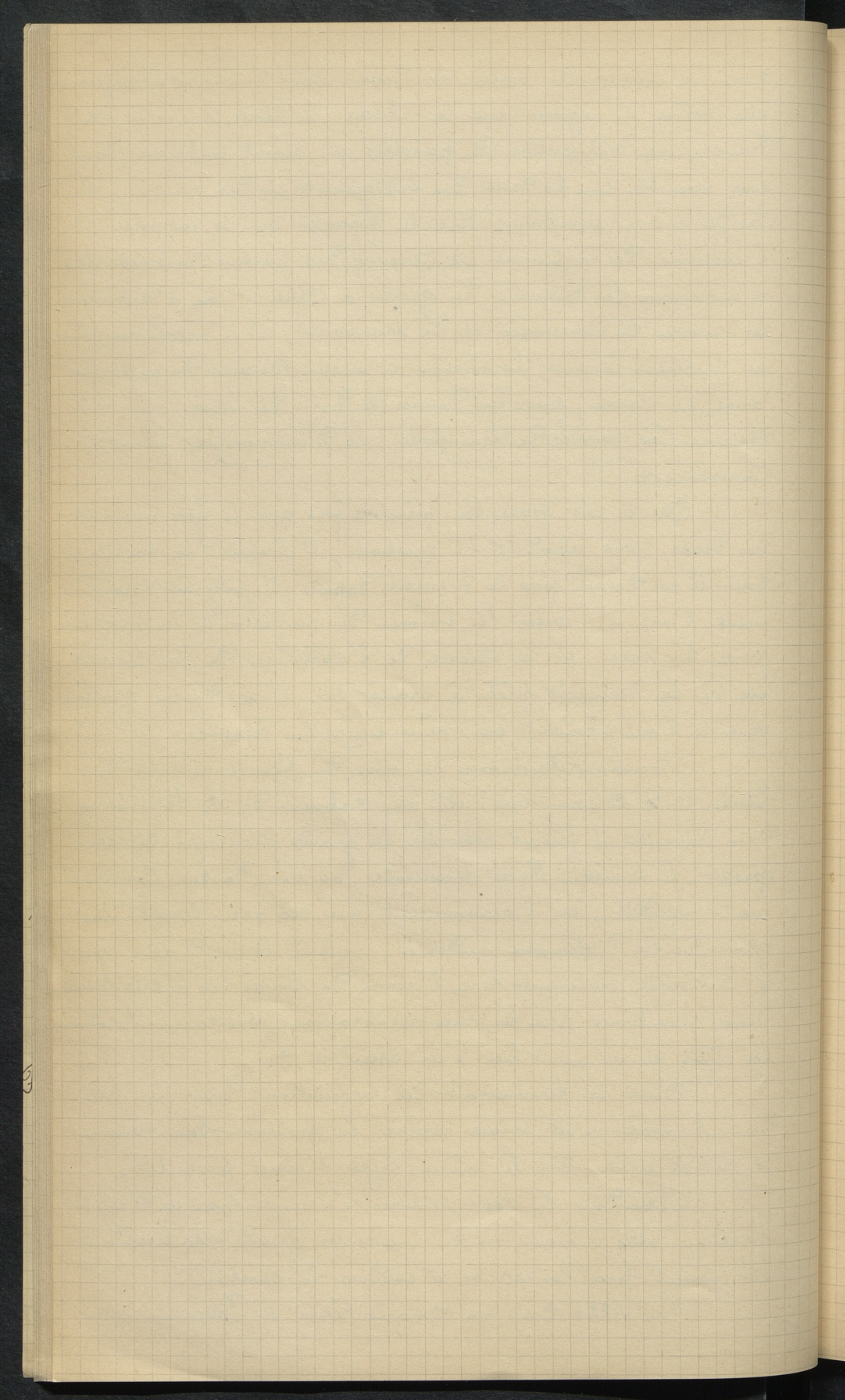
On le voit pour la première fois que le Gouvernement des Etats-Unis abordait la question, il adoptait la tactique dont il ne devait pas se départir depuis, il joignait étroitement l'une à l'autre la théorie du respect de la propriété privée sur mer, et la théorie de l'abolition de la course et ne se déclarait prêt à traiter sur l'une de ces questions que si l'on abordait en même temps la seconde.

Monsieur Midleton au nom du Gouvernement des Etats-Unis adressa une note au cabinet de St Pétersbourg, dans laquelle il faisait ressortir les grands avantages de ce projet. Le Ministre Russe Nesselrode, au nom de son Gouvernement répondit, qu'il reconnaissait que cet acte serait la gloire de la diplomatie moderne, mais il était d'avis que « ce serait seulement par l'accord de toutes les autres puissances maritimes que les mesures proposées pourraient produire les effets qu'on avait lieu d'en attendre ».

Ainsi se terminèrent ces négociations dont le président Monroë avait mieux espéré en publiant son message. Il revint encore sur le même sujet l'année suivante.

Cependant si ces ouvertures n'avaient pas eu d'effet pratique elles avaient eu du moins un grand retentissement et avaient forcé les esprits à étudier la question.

En 1826 dans un Congrès réuni à Panama, un



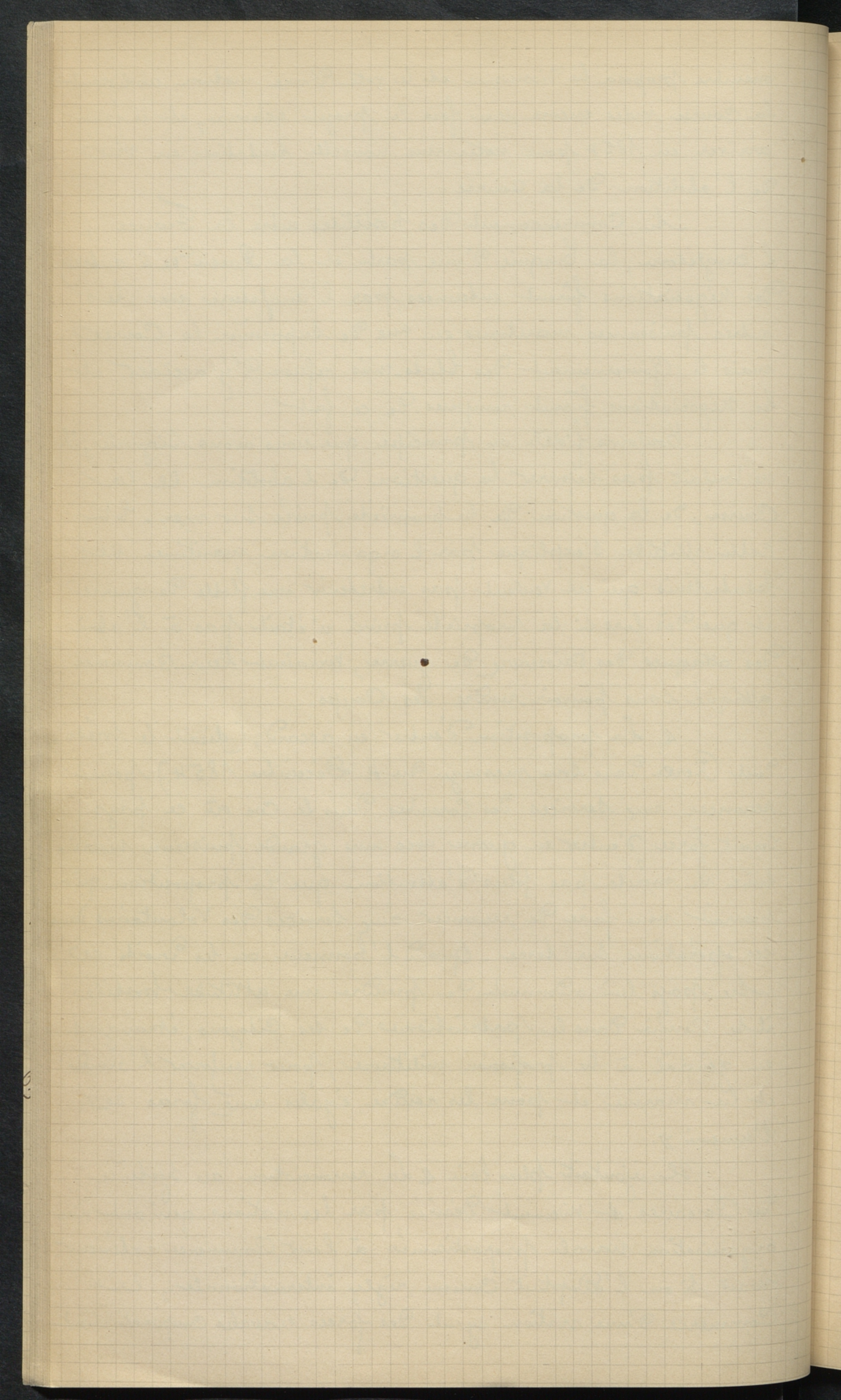
membre proposa la discussion et le vote d'une motion abolissant la course mais encore une fois le projet échoua, et il faut arriver en 1854 pour noter une nouvelle tentative en vue de l'abolition de la course.

Au commencement des hostilités entre la France, l'Angleterre, la Turquie d'une part et la Russie de l'autre, des négociations furent entamées par l'Angleterre avec les autres puissances maritimes en vue de supprimer la course mais le Gouvernement des Etats-Unis refusa d'y accéder et les négociations furent rompues de ce fait.

Toujours fidèle au principe que nous avons signalé, il ne voulait pas séparer la question de l'abolition de la course, de la question de la propriété privée sur mer. Et cette attitude s'explique par l'organisation maritime des Etats-Unis qui ne veulent pas entretenir une flotte de guerre et que dès lors si la propriété privée n'était pas à l'abri des attaques des vaisseaux de guerre, verraient leur commerce attaqué sans pouvoir rendre les coups.

« La proposition d'entrer en accord, (disait le président Pierce dans son message du 4 Décembre 1854) pour renoncer aux services des corsaires dans le cas où ce pays serait forcé d'entrer en guerre avec une grande puissance maritime ne mérite pas plus d'attention que la proposition qu'on pourrait nous faire de renoncer aux services des volontaires dans les opérations sur terre. Quand l'honneur ou les droits de notre pays lui ordonnent de prendre une attitude hostile il se confie dans le patriotisme de ses citoyens, étrangers en général à la profession militaire, pour renforcer l'armée et la marine et pour les rendre égales aux forces de l'ennemi ».

Il ajoutait plus loin « La renonciation au système des corsaires est vivement désirée par les nations qui ont une organisation navale proportionnée à leur commerce extérieur. Mais si on l'adoptait comme règle internationale, le commerce d'une nation ayant des forces navales comparativement



restreintes, serait à la merci de son ennemi, en cas de guerre avec une puissance d'une supériorité navale tranchée.

« A l'heure qu'il est la marine militaire de la première puissance maritime de l'Europe est au moins le décuple de celle des Etats-Unis. Le Commerce extérieur des deux pays est à peu près égal et à peu près également exposé aux coups de l'ennemi.

« Dans une guerre entre cette puissance et les Etats-Unis, sans secours de notre part à notre marine marchande, les moyens de notre ennemi, pour porter dommage à notre Commerce, seraient dix fois plus grands que nos moyens de représailles ».

Le refus des Etats Unis amena la rupture des négociations mais les puissances alliées confiantes dans leur grande supériorité navale déclarèrent qu'elles n'useraient pas de la Course, et en réalité les principes qui devaient triompher dans la Déclaration de Paris furent adoptés par les belligérants dans cette guerre.

En 1856, le Comte clarendon au nom de l'angleterre déclara que cette puissance était prête à renoncer définitivement à ses anciennes prétentions sur mer, telles que le droit de visite pourvu que la Course fût abolie pour toujours.

La Déclaration finale du Congrès de Paris énonce comme devant servir de base à tout arrangement qui sera pris à l'avenir « Sur l'application du droit maritime en temps de guerre les 4 propositions suivantes:

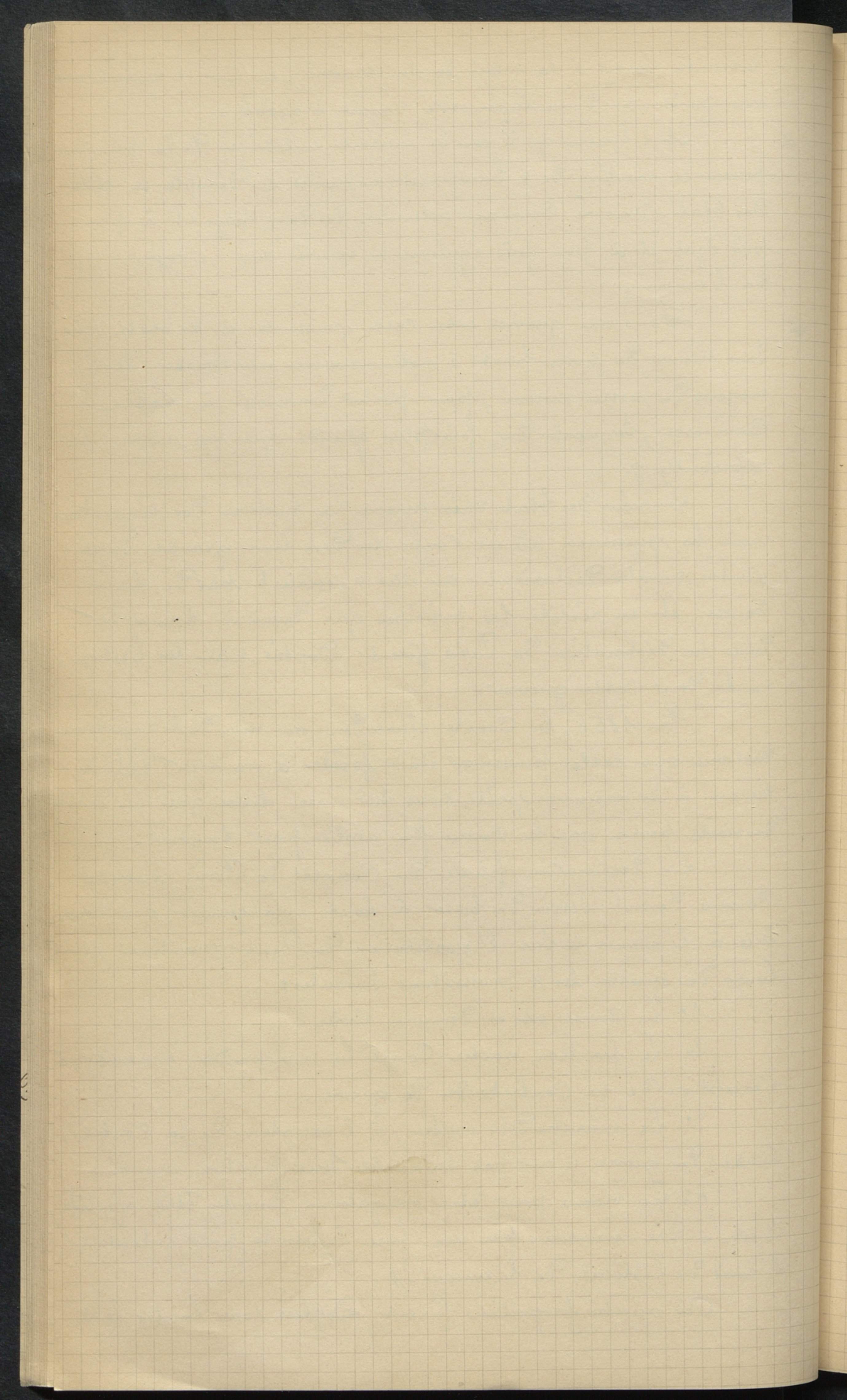
1°. La Course est et demeure abolie.

2°. Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la Contrebande de guerre.

3°. La marchandise neutre, à l'exception de la Contrebande de guerre n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

4°. Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire l'accès du littoral de l'ennemi. »

Ces quatre propositions furent adoptées par toutes les



puissances signataires du traité de Paris, parmi lesquelles figurèrent

1°. Les grandes puissances chrétiennes de l'Europe : La France, l'Angleterre, la Russie, l'Autriche et la Prusse.

2°. Les anciens adhérents à la déclaration des neutres de 1780 : Le Danemark, la Suède, la Hollande, le Portugal, les Deux-Siciles.

3°. Les Etats qui avaient adhéré à la proposition de l'assemblée législative pour l'abolition de la Course, savoir les Villes de Hambourg, de Lubeck et de Brême.

Plus une foule de petits Etats comme la Belgique, la Grèce, le Hanovre, la Bavière, etc...

Parmi les Etats du nouveau Monde : le Brésil, le Chili, la Confédération Argentine, la République de l'Equateur, le Guatemala, le Pérou, et la République d'Haïti signèrent la déclaration.

La Turquie seule des Etats musulmans accepta ces principes. Après l'accueil que le gouvernement des Etats Unis avait fait aux ouvertures de l'Angleterre en 1854, il n'y avait pas grand espoir qu'une modification radicale se fût faite en si peu de temps dans sa manière de voir. Aussi ne fût-on pas surpris de sa réponse ; le 28 juillet 1856, Monsieur Marcy remit au nom du Gouvernement une note qui était la reproduction du message du Président Pierce. Les Etats Unis refusaient toujours de renoncer au droit de se servir de leurs bâtiments de Commerce pour faire la guerre, tant que les puissances ne se seraient pas interdites la saisie des bâtiments de Commerce par les navires de Guerre. D'autre part les Etats maritimes comme la France et l'Angleterre ne pouvaient pas renoncer à l'avantage que leur conféraient des marines militaires chèrement entretenues et prendre un engagement qui pouvait être l'abolition de la guerre maritime.

Aussi les négociations furent-elles rompues avec les Etats-Unis qui déclaraient accepter les trois autres points de la Déclaration de Paris.

Deux autres Etats ; l'Espagne et le Mexique refusèrent de

reconnaître l'abolition de la Course et donnèrent pour cela les mêmes raisons que les Etats-Unis.

Trois puissances seulement avaient donc refusé leur adhésion toutes les autres avaient accepté les nouvelles règles du Droit International qui devaient adoucir autant que possible, les lois de la guerre sur mer, donner une légère protection à la propriété privée, et rapprocher le Droit maritime, du Droit Continental. Tous les auteurs s'unissent pour constater le calme, l'absence d'esprit d'intérêt, le vif sentiment d'humanité avec lesquels les Etats avaient adopté ces principes.

« C'est dit Cauchy après 30 ans de paix générale et 56 ans de silence sur les grosses questions du droit maritime, que l'Europe assemblée en Congrès pour d'autres affaires et trouvant sur son chemin ces questions mûres pour les résoudre en fait l'objet d'une Déclaration simple et nette. Cet accord n'est pas le résultat de mutuels sacrifices sur les principes comme avait été le traité du 17 Juin 1801. La querelle finit parce que la justice et la vérité se sont faits jour, ou plutot parce qu'au sentiment de la justice est venu se joindre le sentiment plus large de l'humanité »

Cependant si les publicistes ont rendu hommage à l'esprit qui a animé les puissances signataires de la déclaration de Paris, beaucoup ont émis des doutes sur l'efficacité de cette Déclaration notamment en ce qui concerne l'abolition de la Course, et tous se sont trouvés d'accord pour soutenir que les principes y émis n'engageaient que les puissances qui y avaient adhéré. La Course n'est donc abolie que dans les guerres qui pouvaient éclater entre deux puissances signataires, et il est presque certain que si une guerre avait lieu entre une de ses puissances et l'Amérique par exemple qui conserve l'emploi des Corsaires, cette puissance signataire se croirait en droit de faire appel à la guerre de Course.

Ortolan dans son livre sur la Diplomatie de la Mer juge ainsi la question : « Cette déclaration obligatoire seulement

entre les puissances qui l'ont signé ou qui y auront accédé n'appartient qu'au Droit international conventionnel et . . . . . l'usage de la Course n'en demeure pas moins possible jusqu'à universelle abrogation dans le droit international commun à l'égard des autres puissances. »

Geffcken considère l'œuvre du Congrès de Paris comme une demie-mesure : En effet dit-il, l'abolition de la Course n'empêche pas la création d'une marine volontaire, militairement organisée et d'autre part, les libertés accordées aux marchandises ne favorisent que les neutres.

Mais si la Déclaration de Paris n'est pas parfaite, ne prévoit pas tous les cas, permet des interprétations diverses, elle n'en constitue pas moins une immense amélioration dans le Droit international maritime. Elle a fixé des points sur lesquels le bon plaisir des Etats était la seule règle, et formulé des principes sur les droits des neutres qu'il sera difficile à un Etat civilisé de méconnaître sans encourir la réprobation universelle. Peut-être n'était-il pas possible de faire plus dans une matière aussi délicate que le droit de la guerre ; là plus qu'ailleurs le dernier mot reste à la force et il faut tenir compte des entraînements de la lutte, qui peuvent faire oublier bien des engagements.

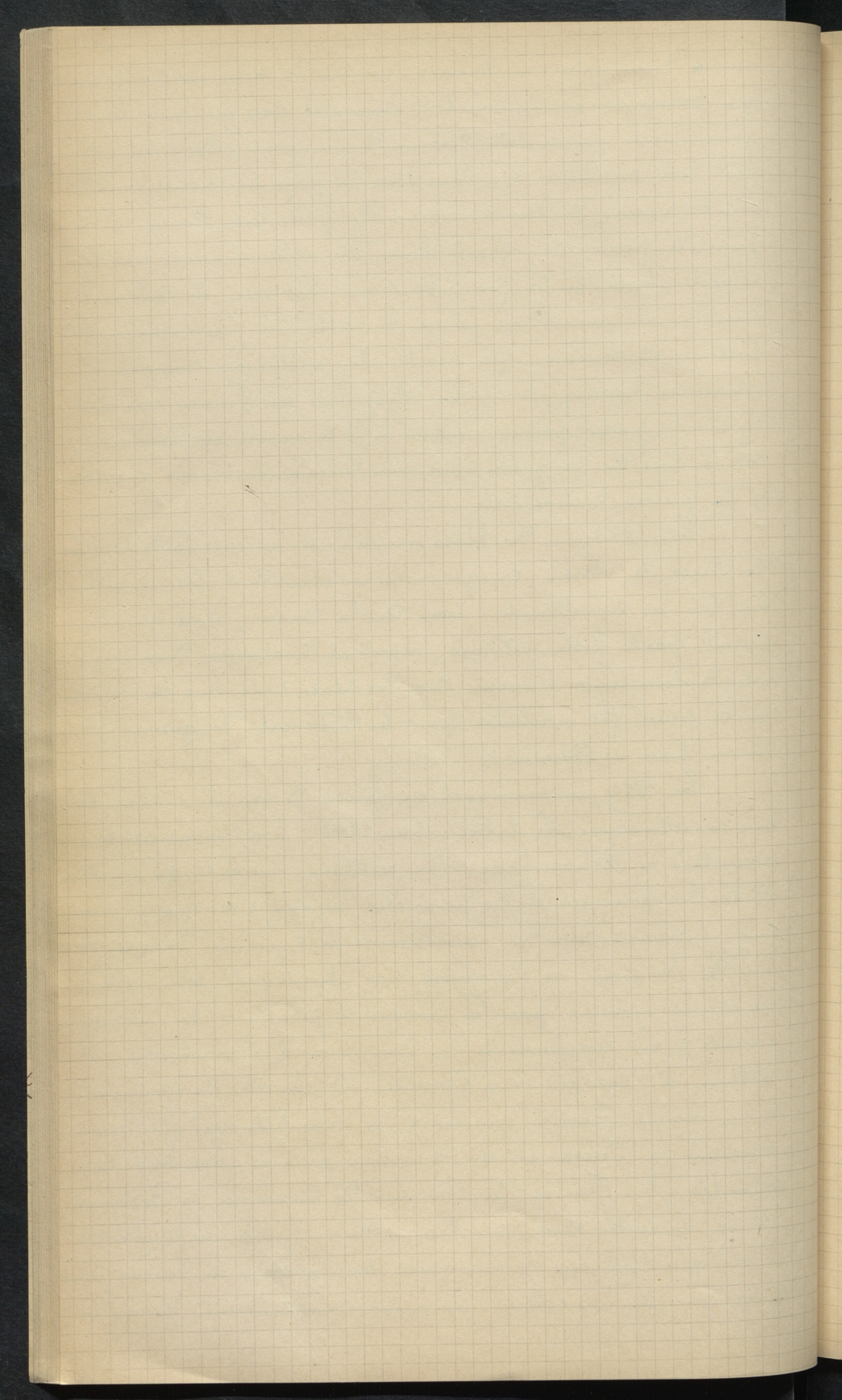
# Conséquences de la déclaration de 1856, son application dans les grandes guerres maritimes de la seconde moitié du siècle.

La déclaration du Congrès de Paris fut appréciée dans les différents pays d'une façon très-diverse, quelques nations comme l'Amérique semblaient regretter de n'y avoir pas

accédèr, dans d'autres au contraire, nombre de personnes craignaient que poussé par un sentiment d'humanité trop généreux leur gouvernement ne se soit dessaisi d'une arme redoutable. On peut dire cependant que dans tous les pays les commerçants furent heureux du commencement de protection donné à la propriété privée, ils y virent même un acheminement vers le respect absolu de la propriété privée sur mer, et voulurent créer un mouvement en faveur de cette idée, leur opinion fût partagée et soutenue par nombre de publicistes comme Messieurs Cauchy et arthur Desjardins en France qui se laissaient guider par un sentiment d'humanité et désiraient voir les lois de la guerre sur mer devenir semblables à celles de la guerre continentale.

En 1858, un des Etats qui avaient accepté la déclaration de Paris, le Brésil, craignant peut être de s'être avancé trop loin en s'interdisant l'usage de la course, alors qu'il n'avait pas de flotte militaire, reprit et développa dans une note diplomatique l'ancien vœu des Etats-Unis que la propriété privée fût inviolable pour les bâtiments de guerre, comme pour les corsaires.

En 1859, un mouvement en faveur de la même idée eût lieu en allemagne. Le 2 Décembre 1859, 300 commerçants assemblés à Brême prirent la résolution suivante: « L'inviolabilité des personnes et des propriétés en temps de guerre maritime, y compris celles des ressortissants belligérants, lorsque le but de la guerre ne s'y oppose pas absolument, est impérieusement réclamé par la conscience juridique de l'époque actuelle » Les représentants du commerce à Hambourg, à Stettin, à Bielefeld et à Breslau, la chambre de commerce de la Haute-Bavière agréèrent ce manifeste qui fût aussi approuvé en Prusse et en Hanovre par les chambres de Députés. En France, les chambres de commerce de Bordeaux et de Marseille donnèrent leur adhésion. Mais en angleterre si quelques chambres de commerce témoignèrent en faveur de ce projet, il n'en échoua pas moins complètement devant



l'opposition très-vive qu'y firent la plus part des marins qui voyaient dans sa réalisation la flotte militaire Anglaise devenir inutile et la guerre maritime rendue peut-être sans effet.
Lord Palmerston répondit par un discours qui fit beaucoup de bruit à ce voeu et y développa à peu près ces raisons.

Les sentiments des Etats-Unis du Nord n'allaient pas tarder à se modifier du tout au tout sur la question de la Course, un conflit s'éleva entre eux et les Etats du Sud qui se conférèrent et nommèrent comme président M. Jefferson Davis.

Les Etats Unis dont la marine était beaucoup plus forte que celle des Confédérés voulurent user de l'arme des forts le blocus; les Etats Confédérés se mirent au contraire en mesure de se servir de l'arme des faibles; la Course, espérant ainsi ruiner le commerce de leurs ennemis.

Le Président Lincoln imagina alors d'envoyer à tous les représentants de son gouvernement à l'étranger l'ordre de reprendre au plus vite les négociations relatives à l'occasion des Etats Unis, à la déclaration de 1856. Son Gouvernement disait-il dans sa communication aux puissances, voyant que dans les circonstances présentes il était presque impossible d'assurer le respect complet de la propriété privée sur Mer, voulait néanmoins donner à l'humanité le bienfait moindre offert par le Congrès de Paris.

Ces ouvertures accueillies avec enthousiasme au premier abord, ne purent pas aboutir lorsque l'on découvrit leur but secret. Le président Lincoln entendait traiter au nom de la Grande République américaine toute entière et engager par cette adhésion les Etats Confédérés qui cependant à cette époque étaient sortis de son sein.

L'Angleterre et la France qui désiraient par dessus tout rester neutres virent que dès le lendemain de la signature de l'adhésion, les Etats Unis leur demanderaient de traiter comme pirates ceux qu'ils considéraient comme des citoyens rebelles et les négociations furent rompues.

Cependant sur les instances du Cabinet de St James le 15 août 1861, le Congrès des Etats Confédérés prenait une résolution qui reproduisait textuellement les trois derniers article de la Déclaration de Paris et remplaçait le premier par ce texte : « Le Droit de Course (privateering) est maintenu tel qu'il est établi par la pratique et reconnu par les lois internationales » -

La Course allait donc triompher dans la guerre de Secession, beaucoup de personnes en Europe ne croyait pas du reste à son abolition définitive. En France, en 1860, dans une discussion à l'Académie des Sciences Morales et Politiques, la Course eut encore d'impétueux défenseurs. M. Franck ayant appelé cette guerre : « un brigandage organisé » Monsieur Giraud soutint qu'elle était au contraire, une forme légitime de la Guerre Maritime, la ressource des faibles contre les forts : que l'Angleterre avait eu seule intérêt à la faire supprimer et que la France avait été prise au piège ; que d'ailleurs les nouveaux traités seraient violés dès qu'il y aurait une guerre générale.

Monsieur Giraud professait donc cette opinion, si répandue en France que l'abolition de la Course n'avait été signée que pour faire plaisir à l'angleterre ; que c'était une complaisance du Gouvernement Impérial pour son alliée. L'étude des diverses manifestations auxquelles a donné lieu l'abolition de la Course dans les deux pays ne permet cependant pas de partager cette opinion. Si dans l'opinion de bien des Français l'abolition de la Course a été une faute, jamais on n'a vu cette mesure être le sujet d'un débat dans le Parlement, jamais un membre du Corps législatif français n'en a demandé l'abrogation.

En Angleterre, au contraire la Chambre des Communes et la Chambre des Lords ont été saisies de propositions sur ce sujet qui souvent ont réuni au nombre

de voix assez considérable.

Le 21 avril 1871, Monsieur Bentinck demande à la chambre des Communes que l'on revise sur le point de l'abolition de la Course la Déclaration de 1856. Cette motion est combattue par M. Gladstone qui la fait rejeter.

Le 17 Juillet 1876 Lord Denbigh demande de nouveau s'il ne serait pas opportun de revenir sur cette partie de la Déclaration « qui lie le bras droit de l'angleterre. »

La motion n'est retirée que sur les instances du Gouvernement.

Le 3 Mars 1877, Monsieur Percy Wyndham reproduit la même motion sous une forme plus générale en soutenant que le refus d'adhésion d'importantes puissances telles que l'Espagne et les Etats-Unis infirme la déclaration, même dans les rapports réciproque des gouvernements signataires et que la Grande Bretagne est dégagée de son adhésion.

Cette proposition ne rallia que 56 voix. Le Sous Secrétaire d'Etat Bourke après avoir rappelé que rétablir la Course c'était reconstituer la guerre individuelle à côté de la Guerre régulière faite de peuple à peuple soutint que ce revirement serait surtout défavorable à l'angleterre.

Ces différentes motions prouvent qu'une partie de l'opinion publique anglaise ne voit pas avec faveur l'abolition de la Course, mais chez beaucoup d'autres nations au contraire c'est l'opinion publique, ce sont les chambres de Commerce, les Industriels qui revendiquent le respect de la propriété privée sur mer.

Signalons l'adoption d'une résolution le 18 avril 1868 par laquelle le Parlement de l'allemagne du Nord invite le chancelier à obtenir le respect de la propriété privée sur mer en temps de guerre.

Mentionnons aussi un ukase du 4 Juin 1877 par lequel le Gouvernement Russe prescrit d'observer la déclaration de 1856 et ajoute : « Ces dispositions sont applicables à toutes les puissances sans exception pour les

Etats unis et l'Espagne qui jusqu'à présent n'ont pas adhéré à cette Déclaration ?? Il est vrai que dès l'année suivante le Gouvernement Russe par ses armements et la création d'une flotte volontaire semblait restreindre singulièrement la portée de ces Déclarations.

Après avoir énuméré les négociations et les manifestations auxquelles a donné lieu la Déclaration de 1856 nous allons examiner quelles ont été ses conséquences pratiques, comment ses principes ont été appliqués dans les guerres qui ont suivi le Congrès de Paris.

En 1859 dans la guerre où la France et le Piémont combattirent contre l'autriche, la guerre de course ne fût pas faite; les puissances semblèrent même dépasser les limites de la Déclaration de Paris, en respectant la propriété privée sur mer, les navires de guerre français, en effet, firent bien quelques prises dans l'Adriatique mais elles furent rendues à la paix et aucune croisière spéciale ne fût organisée sur d'autres points.

Nous avons relaté plus haut, les négociations auxquelles donnèrent lieu la guerre de Secession d'Amérique; Le président Lincoln, en 1861 devant les mesures prises par les Etats Confédérés pour organiser la guerre de course aurait voulu, par une tardive adhésion à la Déclaration de Paris, faire considérer leurs corsaires comme pirates par les puissances neutres. Celles-ci refusèrent de se prêter à cette manoeuvre et la guerre commença.

Les Etats-Unis avaient une marine plus forte que celle des Etats-Confédérés, ceux-ci résolurent de s'attaquer au commerce de leurs adversaires et de le ruiner en se refusant à toute rencontre avec leur marine de guerre.

La grande majorité des bâtiments de commerce à cette époque et même nombre de navires de guerre marchaient encore à la voile. Les Confédérés résolurent de lancer sur les mers des corsaires blindés, munis de fortes machines à vapeur qui leur permettraient de ne laisser

échapper aucun navire marchand et d'esquiver les coups des navires de guerre de l'ennemi.

Quelques uns furent mis en chantier dans leurs Etats mais la grande majorité fût construite en Angleterre. C'est au mois de Mai que le Cabinet de St James reconnût les insurgés comme des belligérants et bientôt l'on vit sortir des ports anglais des corsaires confédérés. Un seul de ces bateaux le Florida prit la peine de se rendre dans un port du Sud et dans les eaux confédérées avant de faire la course au nom du Gouvernement de Richmond. Tous les autres parmi lesquels le Georgia et l'alabama que sa puissante machine mettait hors de toute atteinte, sortirent tout équipés des ports Anglais.

Cependant sur les représentations du Gouvernement Américain le Gouvernement anglais à partir de 1863, ordonna la saisie des Corsaires Confédérés construits en angleterre.

La première saisie eût lieu le 5 avril 1863, pour le bateau l'alexandra, navire de guerre. Mais un différend s'éleva entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire. Les jurés acquittèrent les Constructeurs sous prétexte que « leur acte était seulement de bâtir un vaisseau pour obéir aux termes d'un Contrat, sans s'occuper de ce que feraient les acheteurs, l'acte de neutralité n'était pas violé. »

Plus tard le Gouvernement anglais désirant satisfaire le Gouvernement américain et ne pouvant ordonner une saisie qui eût été suivie d'un acquittement acheta deux des navires blindés construits.

Ces Corsaires sortant des ports anglais causèrent dans les commencements surtout, des dommages considérables au Commerce des Etats-Unis, l'un d'eux l'alabama se signala pendant plusieurs années par ces exploits avant d'être coulé par un navire de guerre du Nord.

Cependant les Etats unis répondirent à ces navires par des navires identiques et à la fin de la guerre

de Sécession tous les croiseurs sudistes malgré leurs exploits, étaient tombés entre les mains des fédéraux qui maîtres de la mer bloquaient les ports qu'ils n'avaient pas conquis et opéraient librement les débarquements de troupes utiles à leurs opérations.

De plus, après la surprise du commencement de la guerre, les négociants des Etats-Unis s'étaient bien vite rendus compte du moyen qui était en leur possession pour sauver leurs marchandises. S'inspirant des 3 derniers principes de la déclaration de Paris, que nous avons vu être adoptés le 15 Août 1861 par le Congrès des Etats-Confédérés, ils faisaient faire tout leur commerce par les vaisseaux neutres ou même vendaient leurs propres navires à des neutres, et continuaient ainsi à entretenir sans risques leurs relations avec les autres Etats. Les opérations des corsaires troublaient évidemment le commerce faisaient souffrir bien des intérêts, ce qui avec les vaisseaux capturés, finissait par causer de gros dommages aux négociants du Nord, mais malgré tout lorsqu'à la fin de la guerre on fit la récapitulation des pertes on vit qu'elles n'étaient pas en proportion avec la totalité du commerce du Nord et ne pouvaient influer sur le résultat de la guerre.

On voit dans cette guerre où aucun des belligérants n'avait adhéré à la Déclaration de Paris la course se reproduire avec tous ses maux, mais on voit aussi que si les maux n'ont pas été plus considérables c'est à la Décision du Congrès de Paris, décision relative aux neutres qu'on le doit.

Cette guerre est la dernière où la course ait été faite.

Dans la guerre de 1864 où l'Allemagne combattit contre le Danemark, guerre où les deux belligérants avaient adhéré à la Déclaration de 1856, les termes de cette déclaration furent scrupuleusement observés.

En 1866 dans la guerre de la Prusse et de l'Italie

Contre l'autriche, non seulement les belligérants ne firent pas la guerre de course mais au commencement des hostilités l'autriche et la Prusse déclarèrent qu'elles renonçaient formellement au droit d'amener et de faire saisir les vaisseaux marchands ennemis par leurs navires de guerre. L'Italie qui avait déjà inscrit dans son code de la marine marchande l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, n'eut qu'à exécuter cette prescription de son droit public interne pour répondre à l'initiative des deux puissances.

Dans toutes les guerres qui avaient suivi la Déclaration de Paris, sauf dans la guerre de secession qui eut lieu entre deux puissances non signataires, les principes consacrés dans cette Déclaration avaient donc été parfaitement observés, et l'on pouvait croire la guerre de course complètement abolie.

Lorsque pendant la guerre de 1870-71, le Gouvernement allemand équivoquant sur la définition de la course, sembla par la création d'une flotte volontaire vouloir faire revivre la course sous un autre aspect.

Dès le début de la guerre le Gouvernement allemand qui avait une flotte militaire beaucoup moins considérable que la flotte française déclara qu'il respecterait la propriété privée sur mer. Le Gouvernement français répondit qu'il ne s'engageait pas à garder la même réserve.

X Le 24 Juillet 1870, un décret du roi de Prusse ordonna la création d'une marine volontaire (seewehr ). Il faisait appel aux particuliers pour se mettre eux et leurs navires à la disposition du Gouvernement. Celui-ci accordait aux armateurs des primes variant de 10,000 à 30,000 thalers suivant la force et le rang du bâtiment. Ces navires étaient il faut le remarquer des navires privés, qualifiés de navires frétés dont la propriété par conséquent n'était pas transférée à l'Etat mais restait au contraire à leurs armateurs. « Pour que ces navires pussent être considérés comme navires « de guerre au point de vue du personnel, dit Calvo, il eut « fallu au moins qu'ils fussent commandés par des officiers de « la flotte fédérale dûment commissionnés par leur souverain.

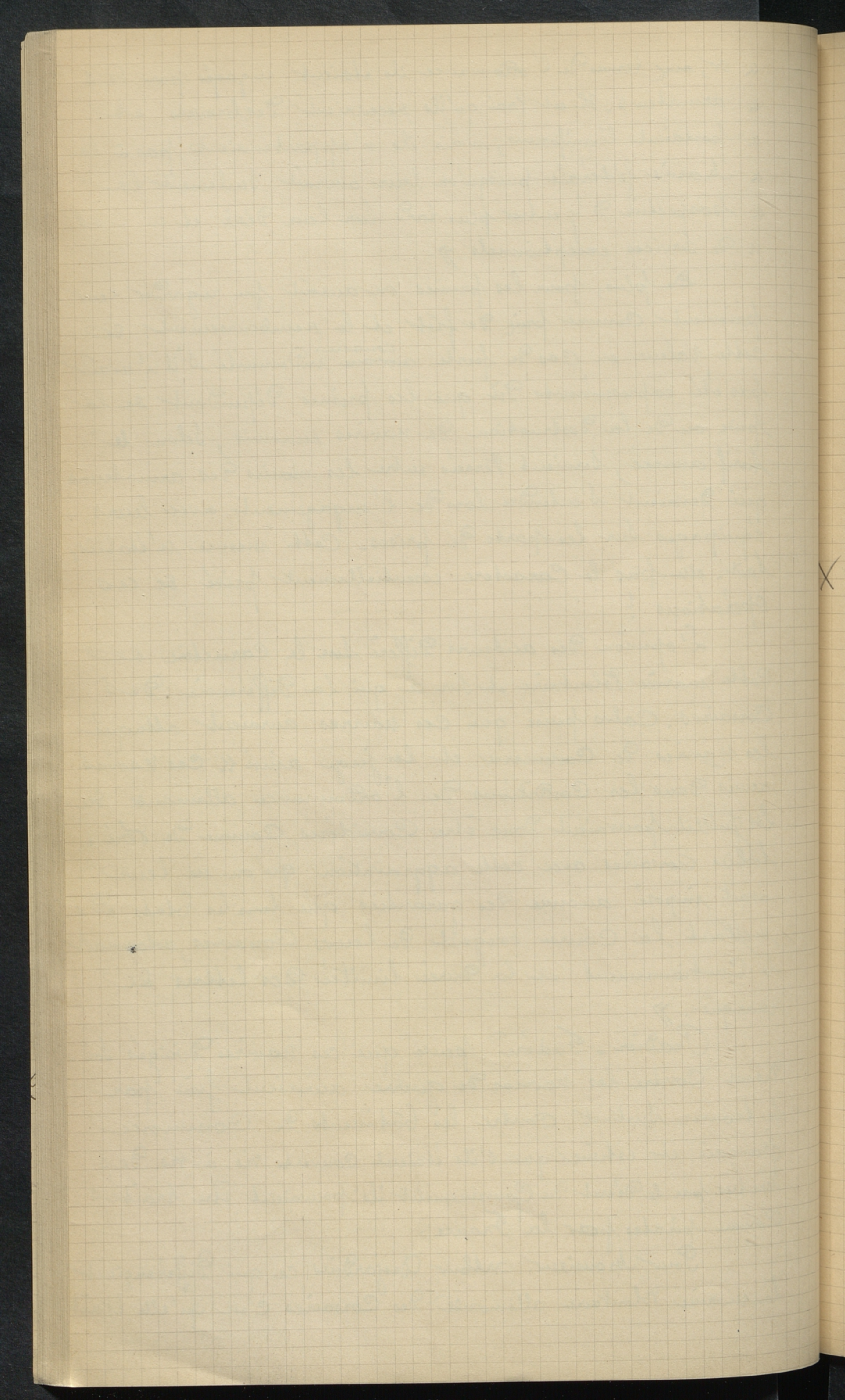
« Or, aux termes de l'ordonnance ils étaient engagés par les
« armateurs. Il est vrai qu'ils recevraient des brevets et
« portaient l'uniforme ; mais ils n'appartenaient pas à la
« Marine fédérale puisqu'on leur ouvrait seulement la
« perspective d'y entrer plus tard sur leur désir et en cas
« de services exceptionnels ».

De plus, pour les primes on aurait pu regarder leur paiement comme prix de frêt et le remboursement de cette valeur en cas de perte ~~aucune~~ comme indemnité s'il n'avait pas été expressément dit que les primes dépendant de la prise ou de la destruction de navires ennemis, selon le tarif annexé, seraient versées entre les mains des armateurs qui devaient s'entendre lors de l'engagement avec leurs équipages sur les parts de prises. Cette mesure n'établissait-elle pas le caractère essentiellement privé de ces opérations ?

L'opinion des auteurs diffère sur le caractère de cette marine volontaire et sur ce qui la différencie des corsaires. Calvo pense que ces navires auraient attaqué les navires de commerce et les juge ainsi « Ces navires armés dans les conditions de l'ordonnance allemande du 24 Juillet pouvaient donc être considérés comme de véritables corsaires avec cette aggravation qu'on ne leur avait imposé aucune des garanties que tous les Etats admettant la course exigent de leurs corsaires, notamment le cautionnement et la durée limitée des lettres de marque. »

Pradier-Fodéré pense que ces navires dirigés soi-disant contre les navires de guerre auraient fini par se trouver surtout contre les bâtiments de commerce français et estime que s'ils étaient couverts vis-à-vis des neutres par le décret du Gouvernement ils pouvaient être traités comme pirates par la France.

Pour Monsieur Arthur Desjardins ce qui différençiait la marine volontaire allemande des corsaires c'est qu'elle était



destinée à l'attaque et à la destruction non des navires marchands mais des vaisseaux de guerre. Il ajoute : « La pente est assurément glissante et Calvo suppose que les bâtiments ainsi frêtés eussent fini par s'attaquer à la marine marchande. Mais ce n'est qu'une supposition et l'on eût au demeurant violé la déclaration de 1856 qu'en violant la loi même de la nouvelle institution ».

Le Gouvernement français protesta du reste aussitôt contre ce décret qu'il appelait une violation de la Déclaration de 1856 et se réserva le droit de traiter les navires de cette marine volontaire selon le droit de la guerre.

L'affaire fût soumise ensuite aux juges Anglais. Les avocats de la Couronne d'Angleterre consultés sur cette question estimèrent avec peut-être plus de politique que de raison que les navires de la ~~marine~~ volontaire n'étaient pas des corsaires attendu qu'ils étaient sous les ordres et soumis à la discipline de la marine militaire.

Le décret du 24 Juillet 1870 n'eût du reste aucun effet pratique et la création de cette marine volontaire resta à l'état de projet. Cependant l'Europe qui considérait jusque là la course comme abolie sans espoir de retour, vit dans cette mesure de l'autorité allemande, comme un moyen de tourner l'article 1er de la Déclaration de 1856.

Les publicistes discutèrent cette idée, les états-majors des divers pays s'en alarmèrent et le décret de Juillet 1870 ne fût pas étranger à cette série de mesures que prirent depuis, différents pays pour permettre aux vaisseaux marchands de servir d'auxiliaires aux marines militaires.

# Etat actuel de la question.

---

Après la Guerre franco-allemande, non seulement le décret du roi de Prusse avait alarmé bien des gouvernements

qui voyaient que dans les guerres futures on pourrait sans enfreindre la Déclaration de Paris faire concourir les particuliers à la guerre maritime, mais encore la situation en Europe venait à se modifier d'une façon très importante.

En Occident de la réunion d'Etats moyens un grand empire était né qui fier de sa victoire prétendait à la première place dans le Concert des Nations.

En face de lui la France démembrée ne songeait qu'à reconquérir ses provinces perdues.

En Orient, la Russie et l'Angleterre prenaient contact et leurs ambitions se contrecarraient.

Dans tous les grands Etats, les armements sur terre étaient poussés à la dernière limite, on renouvelait le matériel, on contraignait tous les citoyens au service militaire.

La guerre maritime n'allait-elle pas revêtir le caractère d'acharnement qu'offrirait la prochaine guerre continentale?

Alors que sur terre on cherchait à tirer parti de toutes les ressources, allait-on sur mer négliger le secours si important de la flotte marchande?

Non, et on vit dans presque tous les pays prendre des mesures qui si elles n'avaient pas pour but de renouveler la course proprement dite pouvaient néanmoins faire craindre qu'entraînés par l'ardeur de la lutte les Gouvernements ne songeassent à lancer sur les vaisseaux marchands de l'ennemi, les navires appartenant à leurs Nationaux.

En 1878, pendant les préliminaires qui ont abouti au traité de Berlin, les rapports se tendirent entre la Russie et l'Angleterre et l'on put craindre qu'une guerre éclatât entre ces deux puissances.

Le Gouvernement Russe dont la flotte était peu considérable acheta aux Etats-Unis trois grands bâtiments de commerce à vapeur, destinés à être transformés en croiseurs et qui reçurent les noms de Europa, Asia et Africa, puis on envoya aux Etats-Unis les équipages et

les états majors nécessaires à leur équipement - Des Comités se formèrent pour servir en aide au gouvernement et créer une flotte volontaire ~~gouvernement~~, comités qui recueillirent une somme de deux millions et demi de roubles. Avec ces fonds on acheta à la Compagnie américaine de paquebots de Hambourg, trois vapeurs : la Holsatia, l'Hammonia et la Thuringia - Ils furent armés de 8 canons et de mitrailleuses.

Ces vaisseaux étaient bien des navires marchands, mais leur équipage appartenait à la Marine militaire, et ils ne pourraient donc pas être considérés comme corsaires, mais la facilité avec laquelle ils furent achetés et transformés en croiseurs pourrait faire craindre que le Gouvernement russe en cas de guerre, non seulement acheta des paquebots à l'étranger, mais encore réquisitionna ceux appartenant à ses nationaux et que les équipages militaires ne suffisant plus il soit amené à renouveler les prescriptions du décret prussien de 1870.

Ces mesures causèrent une certaine émotion en Angleterre et l'amirauté se préoccupa de ne pas demeurer en arrière, on étudia la question de la transformation des navires marchands en bâtiments de guerre, on créa des machines-outils et le 6 Mars 1880, un lord de l'amirauté déclara au Royal United Service Institution que tout était prêt dans les arsenaux de la Grande-Bretagne pour convertir 30 à 40 vapeurs de commerce en bâtiments de guerre.

En France, devant ces préparatifs des autres puissances, le Gouvernement s'alarma et il proposa aux chambres, une loi qui fut votée le 29 Janvier 1881; elle autorisait le Gouvernement à réquisitionner en cas de guerre tous les navires marchands, et de plus, comme on pouvait craindre que ceux-ci construits spécialement pour le commerce ne pussent pas rendre de grands services en cas de guerre elle organisait un système de surprimes à la navigation pour les vapeurs construits sur des plans approuvés par le

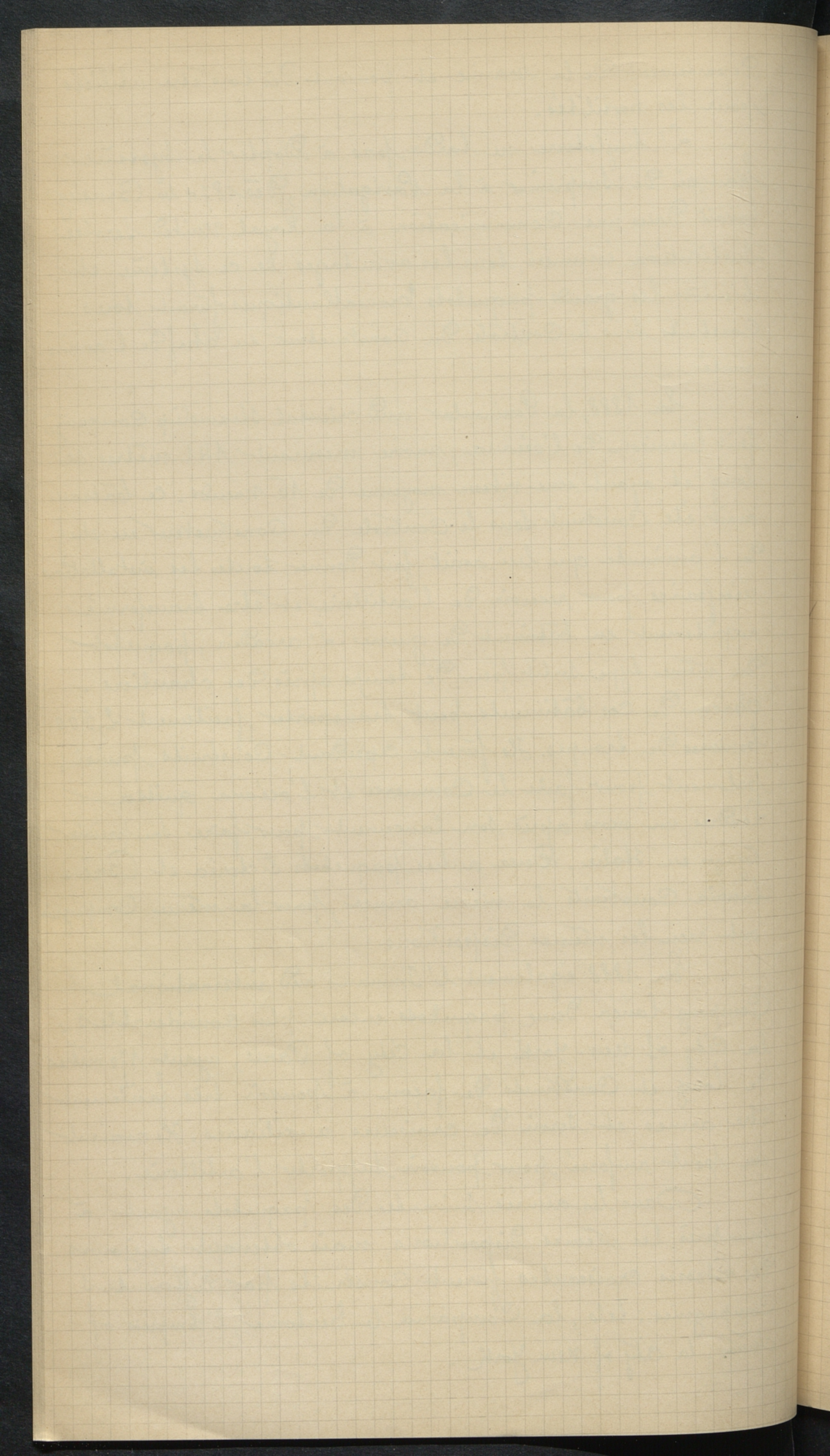
Département de la Marine et pouvant dès lors être utilisés pour les hostilités.

L'Angleterre ne tarda pas à adopter le système français de surprimes à la Navigation, dès 1874 M. Brassey avait dans une communication à la Royal United Service Institution énuméré tous les avantages de ce système et bientôt les grands paquebots transatlantiques furent tous construits sous le contrôle du constructeur en chef de l'amirauté.

En 1888, la Peninsular and oriental Steamship Company prit livraison de l'océana, navire mesurant 141 mètres de long et ayant une vitesse moyenne de 16 noeuds. Ce bâteau avait été construit sous le contrôle du constructeur en chef de l'amirauté qui lui avait fait donner toutes les installations nécessaires pour recevoir de l'artillerie et être transformé rapidement en bâtiment de guerre. L'arcadia, paquebot du même type sortit peu de temps après des chantiers. Chacun de ces bâtiments peut transporter facilement 2,500 hommes de troupes. Ils furent cependant construits principalement pour faire le commerce et l'océana quitta Londres un mois après son lancement pour faire son premier voyage en Italie. Deux autres paquebots Victoria et Britannia construits la même année, pour la même Compagnie ont reçu les mêmes dispositions.

En 1888 également l'Inman and international Company lança deux paquebots encore plus considérables: la City of New-York et la City of Paris, ayant 170 mètres de long et construits de façon à pouvoir très facilement être armés et servir de croiseurs auxiliaires. Ils avaient un pont renforcé pour pouvoir supporter l'artillerie.

Dans les années suivantes des paquebots ayant à peu près les mêmes dispositions, mais obtenant toujours des vitesses croissantes furent construits par différentes Compagnies: tels, la Compania le Teutonic, l'Empress of China, la City of New-York.



Non seulement le Gouvernement Anglais se réserve le droit de réquisitionner ces navires en temps de guerre, mais il les exerce encore en temps de paix, ainsi aux grandes manoeuvres de 1888, quinze à vingt bâteaux appartenant à la marine marchande furent mobilisés et détachés dans chacune des divisions des escadres Anglaises pour s'essayer au rôle de croiseurs auxiliaires.

Dans presque tous les pays du reste on voit depuis 15 ans les Gouvernements construire pour leur marine militaire surtout des navires à grande vitesse et délaisser un peu la cuirasse pour obtenir une marche plus rapide. Ces navires tout en étant suffisamment protégés pour soutenir la lutte avec un bâtiment de guerre seraient surtout destinés à courir sus aux bâtiments marchands. La marine russe a commencé la première à entrer dans cette voie et à créer ces « commerce-destroyers » l'Angleterre a fait des constructions analogues et chacun cherchant à surpasser son voisin, l'on a fini par mettre sur chantiers des vaisseaux monstres. Parmi les plus récemment construits on peut citer en Angleterre le Blake et le Blenheim, qui ont été mis sur chantiers en 1889 et 1890. Depuis viennent d'être lancés le Powerful et le Terrible, jaugeants 14,000 tonnes et atteignant une vitesse de 22 noeuds, ces deux croiseurs furent construits pour répondre aux croiseurs russes Rurick et Columbia. Ce sont les plus grands qui existent; après eux vient le croiseur russe Rossia de 12,200 tonneaux qui a été lancé le 13 Mai 1896.

Depuis l'an dernier l'Amirauté Anglaise a mis encore 4 grands croiseurs sur cale, du type Andromède et qui sont destinés à contre balancer notre Château-Renault; notre Guichen les Russes Peresvit et Osliabia. Au dessous de ces croiseurs mastodontes, l'angleterre possède encore 64 croiseurs de 2ème classe qui atteignent une vitesse de 20 noeuds et auxquels il faut ajouter une vingtaine de grands paquebots rapides, prêts à être transformés en croiseurs et dont nous

avons cité les principaux.

L'Italie a 9 croiseurs de première ou seconde classe marchant à des vitesses de 17 à 19 noeuds.

L'autriche possède 5 croiseurs dont 3 ont une vitesse de 18 à 19 noeuds.

L'Espagne, 6 aviseurs pesamment cuirassés de 1000 tonneaux de déplacement et d'une vitesse de 20 noeuds.

Les vaisseaux marchands transformés en navires de guerre auraient-ils quelque valeur à côté de ces croiseurs de la marine militaire ? Beaucoup de marins le pensent. Dans une lecture faite en 1877 par M. Barnaby à la séance de l'Institution of naval architects, il disait : il est facile de munir les navires de commerce d'un éperon, de plaques blindées et de pièces d'artillerie. Les constructeurs ont déjà accepté les règles que leur a proposé l'amirauté, en ce qui concerne les cloisons étanches, il faut maintenant qu'ils protègent les parties de la machine et de la coque situées au dessus de la ligne de flotaison. Ces navires transformés constitueraient une ressource précieuse pour former des réserves navales coloniales destinées à la protection des possessions lointaines.

Dans une discussion à la Royal United Service Institution le Commandant Dawson dit qu'il ne voit aucune difficulté à monter des canons de 64 livres sur la plupart des navires de mer. Pour l'Amiral de Horsey, il est très facile de renforcer les ponts des navires marchands, de telle façon qu'ils puissent sans danger porter des canons.

M. Lamy, dans un travail sur les Marines de guerre déclare que les différences entre les navires de guerre & les navires marchands se résument à trois : le croiseur a une double coque, des parties protégées et un pont assez fort pour porter l'artillerie ; il estime qu'il serait facile de faire disparaître deux de ces différences.

Les Marins s'accordent donc presque tous pour déclarer que le bâteau de commerce peut jouer un rôle dans les

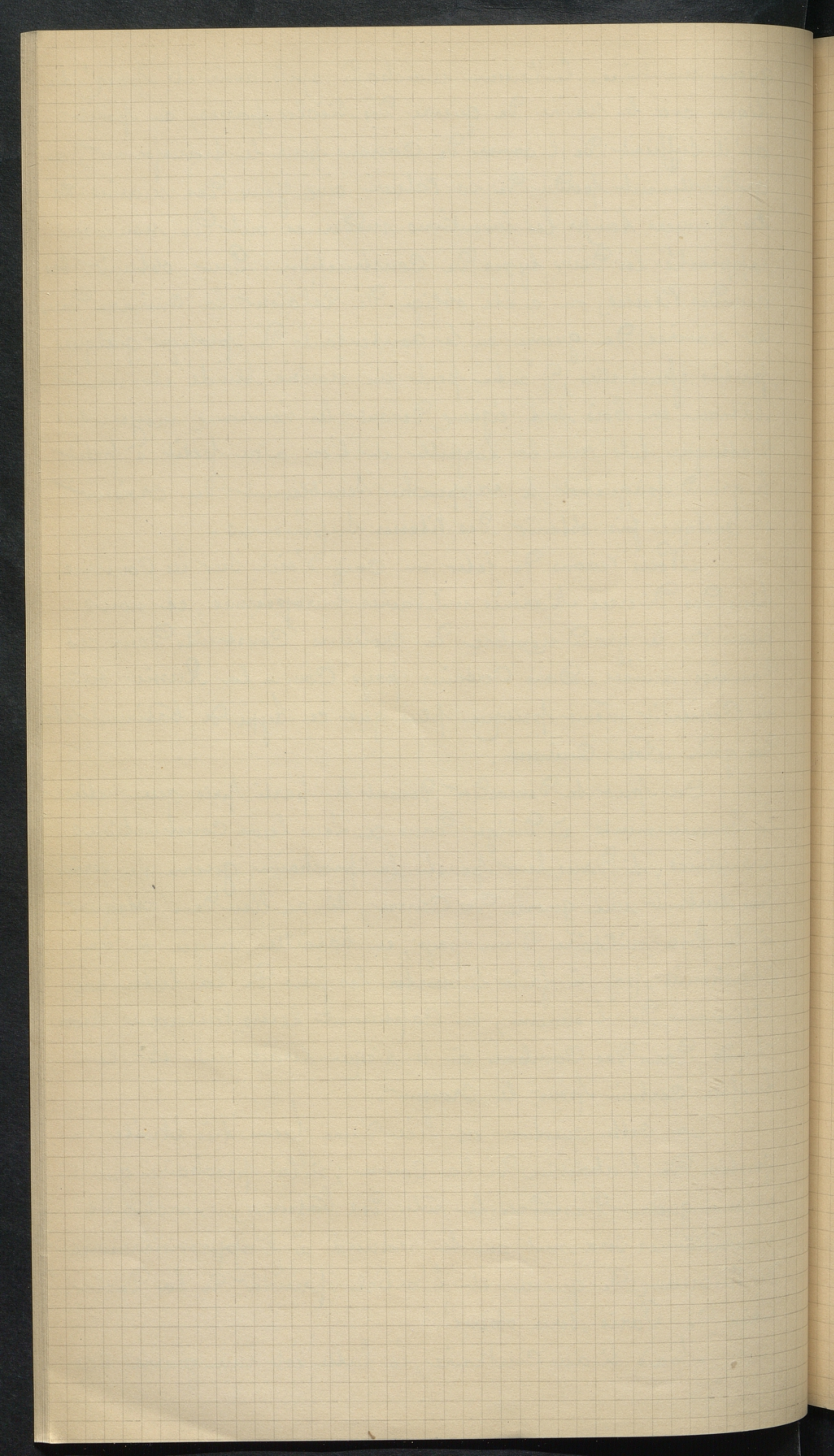
guerres maritimes. Le Vaisseau marchand après avoir été presq'identique avec le navire de guerre des siècles passés, au point qu'il suffisait de l'armer de canons pour le transformer, a graduellement perdu de sa valeur aux yeux des marins. Dans les derniers temps les inventions modernes ont de nouveau rapproché les deux types de construction. Pour obtenir des grandes vitesses, on a été obligé de délaisser la cuirasse dans les navires de guerre en se contentant de protéger quelques parties essentielles, d'autre part un navire blindé et un bâteau en bois sont égaux devant les nouveaux moyens d'attaque tels que la torpille et l'on a vu petit à petit le grand paquebot se rapprocher sensiblement du croiseur et quelque fois obtenir des vitesses supérieures.

Nous venons de jeter un coup d'oeil sur les constructions des diverses Marines militaires Européennes, et nous avons vu le grand nombre de croiseurs construits dans ces dernières années. Dans certains pays comme la Russie on ne construit même presque plus que ce type de bâtiment et des garde-côte cuirassé.

On peut se demander devant le parti pris que mettent les Gouvernements à diriger dans ce sens leurs constructions Maritimes, si dans leur pensée la prochaine guerre ne serait pas surtout une guerre de course, si au lieu de s'attaquer à la flotte militaire d'un pays, en bataille rangée on ne chercherait pas à faire supporter les frais de la lutte aux Nationaux de l'ennemi, en capturant leurs vaisseaux marchands, dans des combats où le risque serait nul et le bénéfice certain pour le croiseur.

A cette question est liée d'une façon très étroite la question de l'abolition de la course; si la prochaine guerre est une guerre d'escadres le rôle des bâteaux marchands réquisitionnés sera nul ou se réduira à l'approvisionnement des vaisseaux de guerre, et l'article premier de la Déclaration de Paris sera observé.

Mais si au contraire, la lutte est une guerre de



Course, il est à craindre que les gouvernements ne se laissent entraîner par la tentation d'adjoindre à leurs croiseurs des paquebots à marche rapide, qui nous l'avons vu selon l'opinion d'un grand nombre de juges compétents sont très aptes à être transformés en croiseurs auxiliaires et à jouer dans la prochaine guerre un rôle important.

Les avis diffèrent beaucoup sur la tactique à employer dans la prochaine guerre maritime les auteurs sont en nombre presqu'égal dans les deux camps ; les uns tenant pour la guerre au grand jour, les batailles rangées où se décident le sort des nations, les autres estimant au contraire que dans de telles luttes la grandeur de l'enjeu n'est pas en rapport avec la médiocrité du résultat et conseillant de s'attaquer aux forces vives de la nation, telles que les richesses commerciales. Il faut cependant reconnaître qu'un fort mouvement d'opinion s'est prononcé depuis vingt ans pour la guerre de course, guerre qui avant 1870 n'avait guère de partisans en Europe.

En 1878 l'amiral Aube, dans une série d'articles, parus dans la Revue des Deux-Mondes s'attacha à démontrer que la guerre d'escadre avait vécu que c'était une lutte stérile et qu'il fallait s'attaquer au commerce maritime des peuples.
« Les nations modernes disait-il ne sont riches et puissantes
« que par leur industrie ou leur commerce . . . Dès lors le
« but de toute guerre maritime est clairement indiqué et
« aussi les instruments de cette guerre. Ce but c'est la
« ruine du commerce ennemi ; la guerre maritime dont les
« règles nous apparaissent incertaines, les victoires stériles de-
« vient la guerre de course et le navire de l'avenir, d'un
« avenir aussi durable que les bases actuelles de la prospérité,
« de la richesse, de la grandeur des nations modernes, n'est
« plus que le vaisseau cuirassé même le plus invulnérable
« et le plus puissant par son artillerie, c'est le vaisseau à
« marche supérieure, et à la vapeur & à la voile dont le capitaine,
« dédaigneux de tout faux point d'honneur, évitant toute rencontre
« avec un adversaire même à chances égales, ne poursuit qu'un
« seul but, la destruction des navires ennemis. »

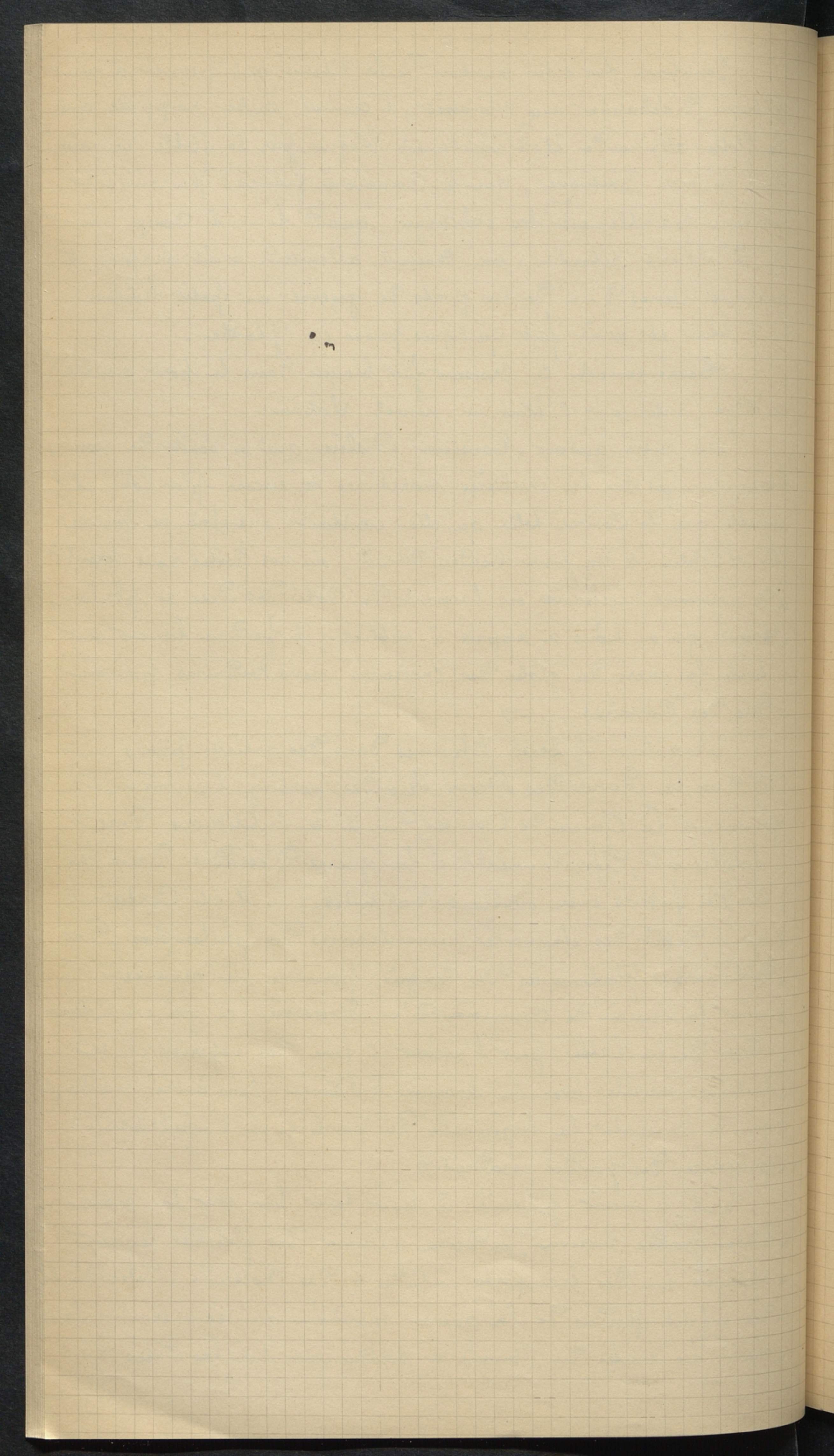
Insistant sur cette question de la vitesse qui permet à un bâteau d'échapper aux cuirassés, l'amiral Aube rappelle que la flotte allemande était strictement bloquée par la flotte française dans la mer Baltique, que le Commerce français poursuivait partout paisiblement ses échanges, quand tout à coup un cri d'alarme retentit : un croiseur allemand avait surpris à quelques lieues d'un de nos ports de guerre un petit bâteau de l'Etat et avait fait quelques prises en Gironde.

Heureusement ce croiseur fût bloqué dans le port neutre de Vigo, autrement c'était un nouvel alabama.

Un autre auteur Monsieur Dislère qui a écrit de nombreux ouvrages sur les matières maritimes va encore plus loin et regrette que la Course telle qu'elle existait autrefois ne puisse être rétablie. « Un jour viendra dit-il, où nos flottes nous seront « de nouveau nécessaires où laissant de côté des idées de philan- « thropie qu'on nous a appris à oublier, il faudra lancer sur « toutes les mers du globe des croiseurs, nous voudrions pouvoir « dire des Corsaires. . . »

Monsieur Gabriel Charmes dans des articles parus en 1885 dans la Revue des Deux-Mondes partage la même opinion. « La Guerre de Course, dit-il se substituera donc « fatalement, définitivement à la guerre d'escadre dans les « conflits futurs entre nations Maritimes. . . Il est certain « qu'en dépit des éloquentes remontrances des philosophes, des « déclarations platoniques des Congrès, personne ne renoncera à « ruiner la Marine de Commerce d'un adversaire, ce qui est l'objet « même de la lutte, pour s'amuser à faire des expériences de « tactique navale avec sa Marine Militaire, sans autre avantage « que de constater la supériorité du nombre et l'infaillible « puissance des grandes escadres. »

« A l'avenir, poursuit-il pour tenir sur mer la place « d'une grande nation, on devra y lancer des flotilles légères « appuyées sur des transports rapides & des croiseurs indépendants « des enfants perdus de la guerre Maritime qui écumeront sans « merci les routes du Commerce tandis que sur les côtés des



« Canonnières et des torpilleurs accompliront alternativement leur « oeuvre de protection & de dévastation »

Si la Course a des partisans aussi convaincus elle a aussi des adversaires. Le vice amiral Bourgeois a, dans plusieurs articles parus dans la Nouvelle Revue en 1886 exposé son opinion sur ce sujet; il croit qu'il ne faut pas fonder de grandes espérances sur la guerre de Courses car ou bien l'on respectera les traités et cette guerre sera stérile, ou bien on déchirera les traités et l'on se donnera pour ennemis tous les neutres atteints par la barbarie de ces procédés, cependant il ne conseille pas l'abandon de la Course.

« Après le traité de Paris dit-il les difficultés de cette guerre se sont accrues; les avantages qu'elle procure ont paru fort amoindris. aussi ses plus chauds partisans vont-ils jusqu'à déclarer que le respect des traités, la rendrait absolument stérile. On ne peut donc pas songer à en faire notre principal moyen d'action offensive comme le propose M. Charmes mais on ne doit pas davantage renoncer à ce mode de guerre, aussi longtemps qu'il sera autorisé par les traités & qu'il pourra être employé contre nous ».

Monsieur Lamy professe à peu près la même opinion: « Tant que la capture même sous pavillon neutre de la marchandise ennemie restera prohibée, la Course pourra être rétablie en droit, elle ne renaîtra pas en fait; parce qu'elle n'offrira au commerce que des dépenses certaines, des dangers possibles et aucune chance de gain ».

Si on cherche dans les résultats des guerres passées un enseignement pour l'avenir, il semble que l'on doive se ranger à une opinion voisine de celle de l'amiral Bourgeois.

La Course était une arme de guerre spécialement forgée pour la destruction du Commerce ennemi & cependant si l'on s'en tient au chiffre des prises maritimes faites dans chacune de nos grandes guerres maritimes on voit que le nombre des prises loin d'augmenter d'importance avec le Commerce ennemi, a au contraire diminué. Ce résultat qui peut paraître étrange

s'explique surtout par les facilités qu'ont obtenues peu à peu les belligérants pour soustraire leurs marchandises à l'exercice du droit de capture. aussi les Gouvernements s'apercevant de la diminution des résultats donnés par la course abandonnèrent-ils souvent à leurs Corsaires les biens des neutres, c'est ce que nous avons vu faire en 1792.

C'est surtout contre l'angleterre que les rois de France employèrent l'arme de la Course et plus le Commerce anglais s'est développé par des progrès incessants et moins il a éprouvé de pertes directes par les captures que faisaient nos Corsaires. Les deux guerres Maritimes du 17ème siècle dans lesquelles la Course a jeté son plus grand éclat sont celles qui ont précédé la paix de Ryswyck (1697) et la paix d'Utrecht (1713.) à ce moment la journée de la Hogue avait terriblement affaibli nos escadres, le gouvernement se tourna donc vers la Course, lui prodigua les plus grands encouragements, prêta des vaisseaux aux armateurs, abandonna ses droits de prise et cette fois les succès de nos Corsaires ne furent pas sans influence sur les affaires générales.

D'après Sainte-Croix (histoire des progrès de la puissance navale de l'angleterre, édition de 1786) 4,200 bâtiments de Commerce anglais évalués avec leurs Cargaisons à 30 millions de livres sterlings soit 600 Millions de livres tournois auraient été capturés par nos Corsaires dans la guerre qui précéda la paix de Ryswyck, et l'importance totale de la navigation Maritime de l'angleterre ne s'élevait encore qu'à 300,000 tonnes.

Nous avons cité précédemment l'opinion de M. Martens qui disait que « Cette guerre était peut-être la seule dans laquelle de tels armements aient décidé de quelque chose ».

A la prochaine Guerre nous voyons déjà une diminution de presque de moitié dans le nombre des prises.

Dans la Guerre de sept ans, d'après les chiffres de M. Léon Guérin, chiffres acceptés par l'amiral Bourgeois les prises faites par nos Corsaires s'élevèrent à 2.539 navires, soit moitié de

moins que dans la guerre de la ligue d'Augsbourg.

Par le traité de paix nous perdions le Canada, le Sénégal, St Vincent, La Dominique, Tabago et une partie de la Louisiane. Les prises n'avaient donc fait qu'enrichir quelques armateurs.

L'importance des dommages causés à l'ennemi par nos corsaires continue à décroître, de 1778 à 1783 pendant les cinq ans qu'a duré la guerre pour l'Indépendance de l'amérique, les prises faites par nos corsaires ne dépassèrent pas 566 navires dont le produit brut fût de 28 millions et demi de livres. quant aux captures faites par les bâtiments de la Marine Royale, elles n'ont atteint en valeur que le chiffre de 14 millions - quelle influence pouvait avoir sur la richesse commerciale de l'angleterre, un dommage réduit à des proportions si peu importantes ?

En 1793 dans la Guerre déclarée par la Convention Nationale à l'angleterre, la course bien que protégée par les mesures les plus extrêmes ne répondit pas à l'attente du Gouvernement. un relevé officiel publié en l'an VI constate que du 1er février 1793 au 30 fructidor 1798 en 5 ans et demi le nombre des prises sous tout pavillon ennemi ou neutre n'avait atteint que 2.658 navires & c'est à peine si la part supportée dans ces captures par le commerce Anglais peut être évaluée à 200 navires, c'est à dire à la moitié de ce qu'un siècle auparavant les corsaires français avaient capturé dans la Guerre de la Ligue d'augsbourg. Or, on peut estimer que dans cet intervalle de temps le tonnage de la flotte marchande anglaise avait quintuplé et était passé de 300,000 tonnes à 1,500,000. Le dommage matériel causé au commerce Anglais n'aurait donc pas atteint à plus d'un dixième de celui que lui avait fait éprouver la guerre de 1691 à 1697.

Il faut sauter en 1861 à la guerre de sécession d'amérique pour retrouver la course. Nous avons raconté l'aide donné par les armateurs anglais aux États du Sud en leur vendant dès le début des hostilités des vaisseaux blindés qui

sortaient tout armés des ports de la Grande-Bretagne. Malgré la surprise qui eut lieu au commencement de la guerre, malgré la pénurie de vaisseaux de même type dans laquelle étaient les Etats-Unis, les dommages causés aux commerçants du Nord par les corsaires ne furent pas très grands. D'après un rapport fait au Congrès américain par M. Mac Culloch secrétaire de la Trésorerie: le nombre des navires ennemis détruits ou capturés par les corsaires ou autres bâtiments du Sud n'était pas évalué à plus d'1/50ème du nombre total des navires dont se composait au commencement des hostilités la flotte marchande des Etats-Unis soit 101.163 tonnes sur 5 millions; mais les 5/12èmes des transports qui se faisaient en 1860 par navires américains se sont faits en 1863 par navires étrangers, c'est-à-dire que presque la moitié du commerce maritime des Etats du Nord a profité pendant la guerre du principe consacré par l'article II de la Déclaration de 1856 qui sauvegarde la marchandise ennemie sous pavillon neutre.

Ajoutons que près d'un 6ème des navires de commerce appartenant aux Etats Unis avaient été pendant le même temps vendus ou transférés à des propriétaires étrangers pour servir eux-mêmes en toute franchise de véhicules à ces transports.

Dans la guerre franco-allemande de 1870, notre marine militaire quoique très supérieure à la marine allemande qu'elle réduisait à l'inaction, ne captura que 75 navires de commerce évalués par les armateurs allemands à 17 millions 1/2, cargaisons comprises, mais ne valant pas en vérité plus de 6 millions.

Il semble donc que plus l'on s'approche des temps modernes moins la course produit de résultats. Il y a à cela plusieurs raisons; la publicité des nouvelles en est ~~une~~ une. Jadis les négociants d'une nation n'apprenaient que leur pays était en guerre que plusieurs mois après l'ouverture des hostilités pendant la guerre de Sept ans, l'Angleterre commença à faire

la course, six mois avant la France, aujourd'hui, avec le télégraphe la guerre est connue du monde entier sitôt après sa déclaration.

Les incidents politiques qui la font prévoir peuvent être appris au moment même où ils éclatent et les ports marchands sont des centres très actifs d'informations. La marche des navires a pu aussi amener cette modification de la guerre maritime, jadis il fallait tout près d'un an pour aller aux Indes en doublant le Cap de Bonne-Espérance aujourd'hui les navires à vapeur accomplissent en un mois leurs plus longs voyages, la traversée d'Indo-Chine en Europe.

Les modifications du droit international, modifications qui permettent aux négociants d'un pays en guerre de continuer leurs relations avec les autres pays sous le pavillon neutre sont une troisième cause et la plus importante de toutes.

Quelque fois même les vaisseaux des neutres n'étant pas suffisants, les armateurs vendent aux neutres leurs bateaux qui continuent sous un autre pavillon leur ancien service.

Ces deux faits ont pu être observés dans la guerre de Secession d'Amérique où les armateurs anglais étaient devenus propriétaires d'une grande quantité de navires américains et faisaient le commerce pour les négociants du nord.

Il est donc avéré que la Guerre de Course produit des résultats de plus en plus faibles, que ces résultats ne font que ruiner les particuliers sans le moins du monde influencer les Gouvernements & cependant les armements des diverses Marines, les écrits des tacticiens peuvent faire naître des doutes sur l'entière application des principes de la déclaration finale du Congrès de Paris.

Toute une catégorie de pays en premier lieu peuvent faire la course sans manquer à aucun engagement. Ce sont

les pays qui n'ont pas adhéré à la Déclaration de 1856 et il est certain qu'ils useraient de cette arme dans les guerres qui pourraient éclater entre eux.

Ces pays peuvent encore amener d'autres nations signataires du Congrès de Paris à renouveler la Guerre de Course. La Déclaration de Paris est une Convention entre des puissances, Convention qui n'a d'effet qu'entre les puissances signataires - L'angleterre par exemple n'est nullement engagée vis-à-vis des puissances à appliquer les principes de la Déclaration de 1856 dans une Guerre avec l'amérique, puissance non signataire et il est certain que si celle-ci délivrait des lettres de marque le Gouvernement anglais se croirait autorisé à prendre une pareille mesure.

Donc, dans les deux cas où une guerre éclaterait entre deux puissances non signataires, ou entre une puissance qui a adhéré à la Déclaration de 1856 et une autre qui n'y a pas adhéré, la Course aurait lieu ou pourrait avoir lieu selon les convenances des Gouvernements.

Examinons maintenant le cas où la guerre éclaterait entre deux nations s'étant engagées à observer les principes de la Déclaration de Paris. En droit la Course ne peut avoir lieu, mais en fait ne chercherait-on pas à faire cette guerre en déguisant son caractère par quelques modifications de détails ? Nous avons étudié le Décret prussien de Juillet 1870. nous avons vu que presque tous les auteurs regardaient cette mesure comme une rénovation de la Course, et les avocats de la Couronne d'angleterre ont absous le Gouvernement allemand sous prétexte que les marins portaient l'uniforme & étaient soumis à la discipline militaire.

Les autres nations signataires de la Déclaration de Paris ont elles protesté ? Suffira-t-il désormais d'habiller les matelots d'un navire marchand, appartenant à un ~~navire marchan~~ particulier, d'uniformes & de les soumettre à deux ou trois règles de la discipline militaire pour que ce navire

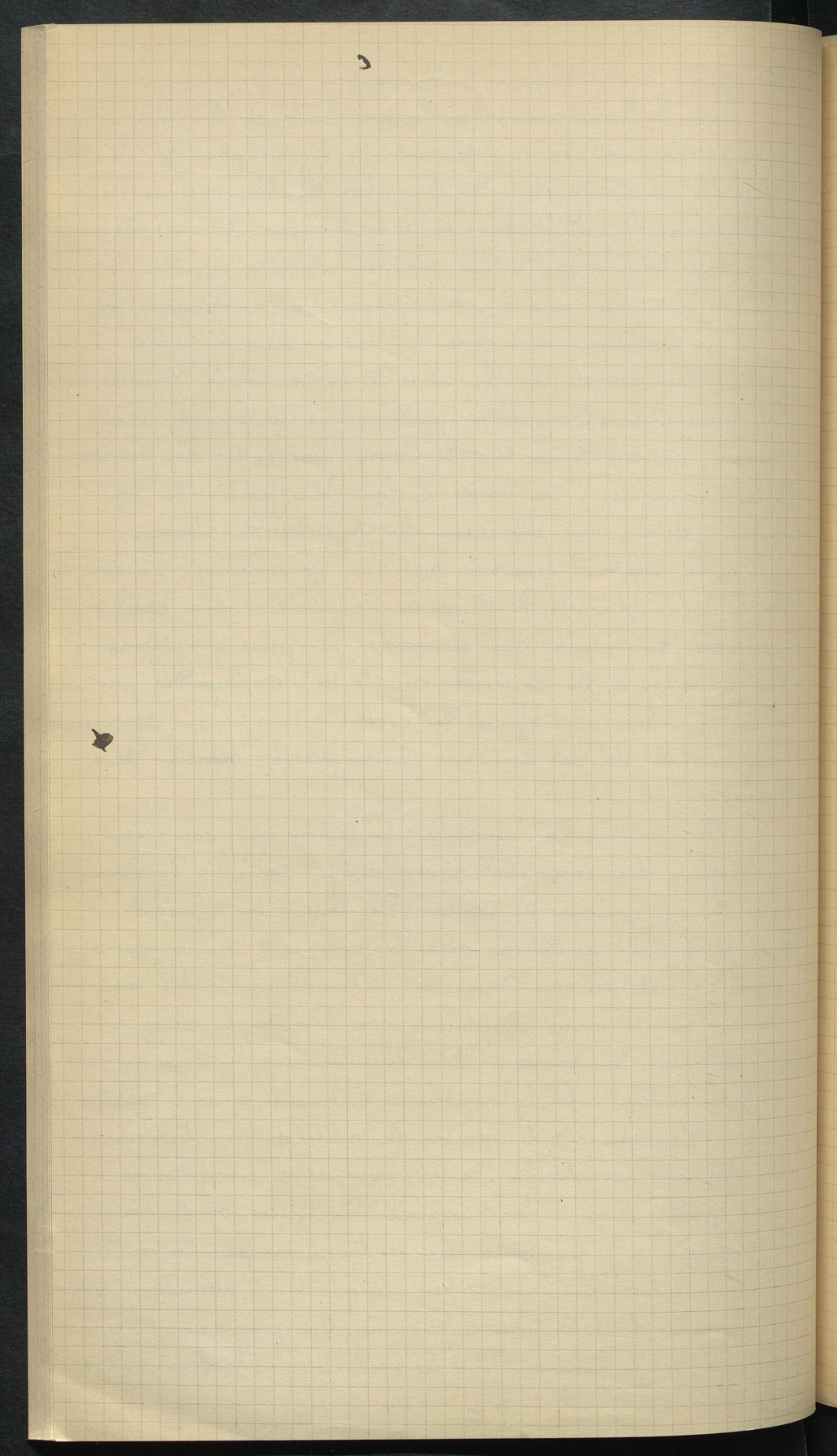
soit regardé comme vaisseau de Guerre par les puissances ?

Tous les Gouvernements en Europe semblent le croire, et on ne s'expliquerait point autrement la surveillance qu'ils exercent sur la construction des paquebots des Compagnies transatlantiques, les modifications qu'ils font opérer dans ces bâtiments, & surtout le rôle qu'ils leur réservent dans les Grandes manœuvres maritimes, ainsi que l'angleterre l'a fait plusieurs fois.

La tentation est si forte & l'excuse sera si facile. En France, par exemple, les paquebots de la compagnie Transatlantique sont presque tous commandés par d'anciens lieutenants de vaisseau, qui ont donné leur démission pour entrer au service de la Compagnie ; ces marins ne font plus partie de la Marine active, mais sont encore sur les cadres de réserve.

Ne serait-il pas très facile au Gouvernement français au cas où il lui plairait d'utiliser ces paquebots comme croiseurs auxiliaires, de soutenir que ces navires ne peuvent nullement être assimilés à des corsaires, car ils sont commandés par un officier de l'Etat. Les officiers de réserve dans les Guerres continentales ne sont-ils pas considérés comme faisant partie des armées ?

Par une singulière anomalie ; la marine qui, au moment où la guerre sur terre était réservée à une catégorie de citoyens, avait admis le principe du concours de tous à la défense du pays et formait ses convois avec des hommes & des navires qu'elle prenait & restituait au commerce national, a semblé au moment où les armées adoptaient son système, le renier et l'abandonner - Et pourtant dans tous les pays du monde, il y a disproportion entre le nombre de bâtiments que le Trésor permet d'entretenir & le nombre de matelots que la population permet d'employer. Cette disproportion est plus ou moins grande suivant la prospérité du Trésor ou sa pauvreté. L'angleterre n'a pas place sur ses vaisseaux pour la moitié de ses matelots, la France pour le quart, l'allemagne pour le cinquième, l'Italie pour le dixième. Un gouvernement qui aura une petite flotte ou dont les escadres aurait subi des



revers ne serait-il pas tenté d'utiliser les forces que le manque de navires militaires ne lui permet pas d'employer ?

La question posée de la sorte ne saurait manquer de recevoir une réponse affirmative & l'abolition de la Course semblerait être un rêve de philosophe généreux, si des difficultés matérielles & le peu de résultats de ce genre de guerre n'en rendait la pratique très-douteuse.

Nous avons vu que les résultats de la Course avaient toujours été s'affaiblissant dans les divers conflits où ce genre de guerre a été employé, et nous pouvons dire avec Lord Palmerston « Nous ne trouvons nulle part qu'un pays ait été vaincu par les pertes privées qu'ont éprouvées individuellement ses citoyens. »

A l'heure actuelle selon l'opinion de M. Lamy, la Course pourrait être rétablie qu'on ne trouverait plus de corsaires, et le fait est que si les principes de la Déclaration de Paris, relatifs aux neutres étaient strictement appliqués, les armateurs ne pourraient espérer faire de prises leur donnant des bénéfices assez considérables pour payer les frais d'une transformation de leurs vaisseaux & leur en faire risquer la perte.

Ce qui s'est passé en Prusse en 1870, où aucun armateur n'a répondu aux encouragements de son gouvernement semble donner de la force à cette opinion.

Puis si la guerre avait lieu entre deux puissances continentales comme la France & l'Allemagne qui peuvent communiquer par les chemins de fer avec d'autres pays & dont le commerce maritime peu considérable peut être fait tout entier par les bateaux neutres ; la Course donnerait-elle des résultats appréciables ? Il faut se souvenir qu'en 1871 nos croiseurs quoiqu'entièrement maîtres de la mer n'ont fait que pour 7 millions de prises. Aurait-on même le temps de transformer, en cas de guerre entre des puissances continentales, les bateaux marchands en navires de guerre en temps utile ? avec les moyens de combat actuels certaines guerres peuvent ne pas durer plus de trois mois.

Ce serait donc seulement contre une grande puissance maritime comme l'angleterre, qui par sa position ne peut recevoir d'approvisionnements & de secours que par mer que la guerre de course pourrait être faite avec quelque succès. On estime à 120,000 le nombre des navires qui annuellement entrent dans ses ports, sur ce nombre 80,000 sont anglais; quelques soient l'empressement des neutres à se charger du transport des marchandises anglaises ils ne pourraient suffire à accomplir la besogne d'une marine dont le tonnage atteint 49 pour 100 du tonnage total du monde.

La Guerre de Course si elle se rétablit sera donc probablement très-rare, il faudra pour que l'on songe à l'employer que la Guerre ait lieu entre deux puissances exclusivement maritimes ou dont l'une ne pourra être attaquée que par cette arme. Elle différera en outre profondément de l'ancienne Guerre de Course; quel sera en effet l'instrument de combat? Ce sera le grand paquebot qui par ses dimensions, sa vitesse se rapproche le plus du croiseur. Or un tel navire coûte plusieurs millions, il n'appartient pas à un particulier mais à de grandes compagnies anonymes, qui ont des centaines d'actionnaires, ce navire serait de plus réquisitionné par l'Etat & probablement commandé par un officier figurant à titre actif ou de réserve sur les cadres de la marine militaire.

On introduirait donc ainsi dans la Guerre de course des garanties qui ne pourraient ~~que~~ rassurer les esprits que les anciens excès des corsaires avaient mal disposés, et qui feraient applaudir aux patriotes l'aide que la flotte marchande apporterait à la Défense Nationale.

